

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Rad- und Fußgängerüberwege Innerer Grüngürtel (Az.: 02-1600-21/21)****Beschlussorgan**

Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	30.08.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.09.2021
Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden	13.09.2021

Beschluss:

Der Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden dankt dem Petenten für die Eingabe. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen erfordert gemäß Straßenverkehrsordnung bestimmte Voraussetzungen, die an den genannten Straßen Venloer Straße, Vogelsanger Straße und Bachemer Straße nicht vorliegen. Vor allem aber muss die Verkehrssicherheit gewährleistet sein. Durch zusätzliche Fußgängerüberwege in diesem Bereich würde sich der Verkehr erfahrungsgemäß noch komplexer und gefährlicher gestalten, daher stimmt der Ausschuss der Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege an diesen Straßen nicht zu.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Der Petent schlägt die Einrichtung von jeweils 2 Zebrastreifen auf der Venloer Straße, Vogelsanger und Bachemer Straße sowie die Einführung von Tempo 30 zwischen den vorgeschlagenen Zebrastreifen vor. Des Weiteren bittet er um Prüfung, ob die Ampeln an der Kreuzung Vogelsanger Straße/Schmalbeinstraße ebenfalls durch Zebrastreifen ersetzt werden können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen und streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen ist gemäß § 2 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Köln in Verbindung mit § 41 Abs. 3 der Gemeindeordnung NRW ein Geschäft der laufenden Verwaltung.

Einrichtung von Fußgängerüberwegen auf der Venloer Straße

Die Venloer Straße weist im Grüngürtel sowohl an den Kreuzungen zur Inneren Kanalstraße als auch am Hans-Böckler-Platz jeweils eine signalisierte Querung auf. Zusätzlich ist eine Fußgängerampel etwa mittig zwischen den beiden Kreuzungen, am hier querenden Fuß- und Radweg, vorhanden (vgl. hierzu Anlage 3). Der Abschnitt zwischen den signalisierten Querungen an den Kreuzungen zur Inneren Kanalstraße und am Hans-Böckler-Platz weist eine Länge von etwa 360 Metern auf, sodass immer weniger als 200 Meter bis zum nächsten gesicherten Übergang vorliegen. Gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) Kapitel 2.1 Absatz 2 dürfen Fußgängerüberwege nicht in der Nähe von Lichtzeitanlagen angelegt werden. Bei der hier geforderten Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) wäre auf Grund des kurzen Abstandes zur nächsten signalisierten Querung diese Nähe gegeben.

Auch lassen die örtlichen Gegebenheiten keine kurzfristige Einrichtung eines Fußgängerüberweges zu. Die Beleuchtung nahe der Einmündung der Kreuzerstraße wird aktuell als kritisch eingestuft. Die nächstgelegene vorhandene Straßenlaterne ist über sieben Meter entfernt. Ein FGÜ bedarf jedoch laut Kapitel 3.4 Absatz 1 der R-FGÜ zwingend einer Beleuchtung. Zusätzlich setzt die Anlage eines FGÜ gemäß R-FGÜ dessen frühzeitige Erkennbarkeit und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen zu Fuß Gehenden und Fahrzeugführenden voraus. In der Örtlichkeit werden die erforderlichen Sichtbeziehungen durch die vorhandene Alleestruktur und den Lichtverhältnissen negativ beeinflusst, wie bei einer gemeinsamen Überprüfung mit der Polizei festgestellt wurde.

Der Radverkehr hat im Grüngürtel eine hohe Bedeutung. Radfahrenden ist dabei oftmals nicht bewusst, dass an Fußgängerüberwegen nur für zu Fuß Gehende Vorrang besteht. Aus „Wegen im Grünen“ kreuzende Überwege sind daher unter Sicherheitsaspekten problematisch, da Radfahrende sich oftmals schnell annähern und einen Vorrang erwarten, der faktisch nicht besteht. An dieser Querungsstelle ist zudem wie oben bereits erwähnt die Annäherungssicht durch den Baumbestand eingeschränkt. Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges würde für den Radverkehr ein ungesichertes Überqueren begünstigen und hierdurch eine mögliche Unfallstelle entstehen lassen.

Unmittelbar vor diesem Übergang münden die Nebenfahrbahnen sowie die Kreuzerstraße in die

Venloer Straße. Diese besondere Kreuzungsstruktur erfordert bereits heute eine erhöhte Aufmerksamkeit. Durch die Einrichtung eines Fußgängerüberweges würde hier die Komplexität weiter steigen und neue Konfliktpunkte entstehen. Ein Fußgängerüberweg würde hier nur eine Scheinsicherheit bieten, da zwar rechtlich die Vorfahrtsregelung zumindest für den zu Fuß Gehenden eindeutig geregelt ist, aber durch die genannten Gründe der übrige Verkehr diese unter Umständen nicht gewährt.

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs im Bestand ist aus den oben genannten Gründen nicht möglich. Es müssten umfangreiche Vorkehrungen für die sichere Querung des Radverkehrs sowie die Ausstattung mit der vorgeschriebenen Beleuchtung und die Einhaltung der Sichtbeziehungen getroffen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Querungen der Hauptverkehrsstraßen im Kontext des Masterplan-Teilprojekts „Interventionsraum Grüngürtel“ diskutiert werden. Die Ergebnisse dieses Prozesses sollten der zukünftigen Ausgestaltung der Querungsstellen entlang des Inneren Grüngürtels zugrunde gelegt werden.

Einrichtung von Fußgängerüberwegen auf der Vogelsanger Straße

Auf der Vogelsanger Straße sind an den Kreuzungen zur Inneren Kanalstraße und zur Schmalbeinstraße jeweils Ampelanlagen vorhanden. An zwei Stellen ist jeweils ein Fußgängerüberweg an den Hauptquerungen vorhanden, zudem existiert eine Querungshilfe mittig zwischen den beiden Fußgängerüberwegen. Die Fußgängerüberwege sind etwa 120 Meter voneinander entfernt. Die Entfernung zu den Ampeln und damit gesicherten Übergängen beträgt ca. 120 Meter.

Aktuell werden auf der Vogelsanger Straße Tiefbaumaßnahmen durchgeführt, so dass der Verkehrsfluss gemindert ist. Es ist geplant, hier künftig den Radverkehr vom Gehweg auf die Fahrbahn zu verlagern. Hierdurch reduzieren sich erfahrungsgemäß die Geschwindigkeit und Unfälle aller am Verkehr Teilnehmenden. Eine Querung sollte hierdurch nochmals erleichtert werden. Die Einrichtung eines dritten Fußgängerüberweges zwischen den beiden bestehenden wird als sehr kritisch gesehen, da ein Fußgängerüberweg hier ebenfalls nur eine Scheinsicherheit bieten würde. Die Aufmerksamkeit der am Verkehr Teilnehmenden würde durch die Anhäufung von Fußgängerüberwegen bei jedem weiteren Fußgängerüberweg abnehmen. Zwischen den Fußgängerüberwegen und der Querungshilfe liegen 35 respektive 75 Meter. Dieser Abstand ist sehr gering und damit zumutbar. Zudem ist mit dem südlichen Fußgängerüberweg die direkte Verbindung durch den Inneren Grüngürtel über alle Straßen gegeben. In den Verwaltungsvorschriften zu § 26 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist geregelt, dass Fußgängerüberwege ausreichend weit voneinander entfernt sein müssen. Ein weiterer Fußgängerüberweg zwischen den bereits existierenden würde den Verwaltungsvorschriften zur StVO zuwiderlaufen.

Die Kreuzung zur Schmalbeinstraße ist mit einer Ampel signalisiert, da die Vogelsanger Straße an dieser Stelle dreispurig ist und die Ludolf-Camphausen-Straße als zweispurige Einbahnstraße einmündet. Eine solche komplexe Verkehrssituation ist unsignalisiert unsicherer als die bestehende Regelung, da hier große Konfliktpotenziale bestehen. Zudem ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen gemäß gesetzlicher Vorgaben nur an Straßen möglich, bei denen je Fahrtrichtung nur eine Fahrspur überquert wird.

Ein Ersatz der Ampelanlage durch einen Fußgängerüberweg ist daher nicht möglich.

Einrichtung von Fußgängerüberwegen auf der Bachemer Straße

Die Bachemer Straße ist überwiegend als vierspurige Straße ausgebaut. Der angesprochene Streckenabschnitt ist etwa 350 Meter lang. Hier sind jeweils Ampelanlagen am Beginn und Ende der Straße vorhanden. Etwa mittig der Kreuzungen ist eine zusätzliche Fußgängerampel vorhanden. Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges ist rechtlich nur an Straßen mit je einer Fahrspur je Fahrtrichtung möglich. Somit eignet sich die angegebene Stelle nicht für einen Fußgängerüberweg.

Die jeweiligen Standorte der im Text erwähnten Querungsmöglichkeiten sind in Anlage 3 visualisiert.

Einführung von Tempo 30

Für eine innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 müssen gemäß

Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Die genannten Straßen erfüllen diese nicht, so dass die Einführung von Tempo 30 rechtlich nicht zulässig ist.

Anlagen

1. Eingabe u. Antwortschreiben der Verwaltung
2. Weiterer Schriftverkehr
3. Plan
4. Lage bestehender Ampelanlagen, Fußgängerüberwege und Fußgängerquerungshilfen