

Geschäftsstelle für Anregungen und Beschwerden
an Rat und Bezirksvertretungen
Ludwigstraße 8
50667 Köln

Köln, den 27.08.2021

Tempo 30 und Verkehrssicherheit in Köln-Buchforst

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind eine Nachbarschaftsinitiative aus Buchforst namens „Buchforst Mobil“ (www.buchforst-mobil.de), die sich für eine nachhaltige Mobilität für alle Altersgruppen einsetzt.

Am 11.05.2021 kam es zu einem illegalen KfZ-Rennen mit Geschwindigkeiten von bis zu 130 km/h in Buchforst. Hierbei ist ein PKW dutzende Meter über einen Bürgersteig und Zebrastreifen geschossen, hat mehrere Verkehrsschilder aus dem Boden gerissen und ist schwer beschädigt im Kreisverkehr am Leonardo-Hotel zum Stehen gekommen (siehe Pressemitteilung der Polizei Köln sowie Bilder in den Anlagen). Allein der Umstand, dass das Rennen kurz nach dem Beginn der damaligen Ausgangssperre stattgefunden hat, dürfte dazu geführt haben, dass keine Menschen schwer verletzt oder getötet wurden.

Aufgrund der Lage von Buchforst

- an der Stadtautobahn,
- zwischen Kalk und Mülheim sowie
- zwischen Frankfurter Straße und Pfälzischem Ring

kommt es in Buchforst immer wieder zu hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen und Lärmbelästigungen, insb. nach Anbruch der Dämmerung. Verdächtige Fahrzeuge aus der Poser- und Raserszene werden auch häufig im Zusammenhang mit einer Shisha-Bar gesichtet.

Weite Teile von Buchforst in Form der Wohngebiete sind bereits als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Jedoch sind die zentralen Verkehrsachsen Karlsruher Str./Heidelberger Str. (Ost-West-Achse) sowie Waldecker Straße (Nord-Süd-Achse) baulich so gestaltet, dass sie scheinbar zum Rasen animieren. Denn die Straßen sind zum Teil überbreit und ganz überwiegend sehr gradlinig gestaltet, was – auch aufgrund von fehlenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen – sehr schlecht für die Verkehrssicherheit ist. Hinzu kommt, dass die wenigen Querungsmöglichkeiten (z.B. am Kreisverkehr Leonardo-Hotel oder an

der KVB-Haltestelle Waldecker Straße) häufig von KfZ ignoriert werden und der Vorrang von Fußgänger*innen und insb. von Radfahrenden nicht gewährt wird.

Mit unserem Begehren zu Tempo 30 liegen wir ganz auf der Linie der Chefin der Verwaltung, Frau Oberbürgermeisterin Reker. Diese hatte angeregt, Tempo 30 in ganz Köln einzuführen. Solange dies stadtweit nicht möglich ist, kann jedoch Tempo 30 abschnittsweise angeordnet werden.

In rechtlicher Hinsicht kann Tempo 30 nach StVO aufgrund mehrerer Gründe angeordnet werden. So befindet sich im Zentrum von Buchforst, unmittelbar über die Kreuzung Waldecker Straße / Heidelberger Straße erschlossen, eine Kindertagesstätte. Der hieraus resultierende Radius von 300 Metern deckt nahezu ganz Buchforst ab. Zudem werden alle Straßenabschnitte stark von Fußgänger*innen und Radfahrenden genutzt und die genannten Straßen häufig gequert. Wohl aufgrund von ähnlichen Erwägungen ist ein Teil der Kalk-Mülheimer-Str. mit Tempo 30 ausgewiesen (siehe Teil 5).

Zusätzlich haben wir den Unfallatlas der Jahre 2019 und 2020 analysiert (siehe Anlage 6). Hieraus wird deutlich, dass es auf allen angesprochenen Abschnitten Unfälle mit Personenschaden gab und demnach auch weitere Unfälle zu erwarten sind, wenn keine Maßnahmen ergriffen werden. Denn ohne Tempo 30 wird die „Vision Zero“ von keinerlei Verkehrstoten nicht zu erreichen sein.

Zuletzt wurde in einer vergleichbaren Situation in Nippes auf der Neusser Straße Tempo 30 eingeführt. Auch die drastische Reduzierung von Unfällen auf den Ringen im Zusammenhang mit RingFrei und Tempo 30 zeigen das Potential dieser simplen Maßnahme. Das Thema „Tempo 30“ ist zurzeit auch national und international in aller Munde. So hat die UN jüngst in der Kampagne „UN Road Safety Week“ im Mai 2021 einen Appell für Tempo 30 gestartet. Auch die WHO fordert ein Tempolimit von 30 km/h in Ortschaften. Wo diese Maßnahme bereits umgesetzt wurde, z.B. in Spanien oder Brüssel, kam es unmittelbar zu weniger Verletzten und Toten im Straßenverkehr, weniger Unfällen, weniger Lärm und einer verbesserten Lebensqualität.

Der einzige Nachteil von Tempo 30 ist eine minimal erhöhte Reisezeit für KfZ. Jedoch ist erstens der Zeitverlust zu vernachlässigen, da er bei der Durchquerung von Buchforst weniger als eine Minute betragen würde. Zudem ist nur der Durchgangsverkehr hiervon betroffen, der tendenziell sowieso aus den Stadtteilzentren verdrängt werden soll gemäß des vom Stadtrat beschlossenen Konzeptes eines MIV-Grundnetzes.

Im Folgenden werden wir abschnittsweise darlegen, wo und warum jeweils Tempo 30 angeordnet werden soll. Je Abschnitt sind erläuternde Fotos als Anlage beigefügt.

Teil 1: Östlicher Teil der Heidelberger Straße

Die Verbindung von Buchforst-Mitte zur Frankfurter Straße durch den Tunnel ist eine typische Raserstrecke. Der Straßenkörper ist hier überbreit und die Straße ist absolut gradlinig ohne jegliche Beschränkungen ausgestaltet. Aufgrund der mangelhaften Markierungen wird suggeriert, dass hier sogar 2 Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung stehen. Insbesondere PKW, die aus dem Tunnel Richtung Westen ausfahren, haben häufig bereits hohe Geschwindigkeiten und reduzieren diese nicht im Bereich von Buchforst.

Aus der Perspektive von Fußgänger*innen ergeben sich hier mehrere Problemzonen:

Im östlichen Teil liegen die Spielplätze Kirchhoff-Straße sowie Rudolf-Clausius-Straße. Diese werden durch die Heidelberger Straße getrennt. Seit Jahren fordert die Bürger*innenschaft hier eine sichere Querungsmöglichkeit. Hinzu kommt, dass südlich der Heidelberger Straße viele Bildungs- und Sozialeinrichtungen liegen, während nördlich der Heidelberger Straße eher Wohnbebauung existiert. Entsprechend ausgeprägt sind die Querungen der Straße. Hier erlauben wir uns den Hinweis, dass eine sichere Querungsmöglichkeit hier von der Verwaltung immer wieder abgelehnt wurde. Jüngst wurde jedoch im westlichen Abschnitt am neugebauten Lidl eine KfZ-Ausfahrt mit Ampelschaltung eingerichtet (siehe die Ausführungen unter „Teil 2“). Demnach wäre eine Ampelanlage auch im östlichen Teil möglich.

Im mittleren Teil dieses Abschnitts der Heidelberger Straße gibt es keinerlei sichere oder adäquate Querungsmöglichkeit. Dies liegt insb. daran, dass auf beiden Seiten durchgehend Parktaschen liegen. Ein sicheres Queren insb. mit Kinderwagen, Rollatoren etc. ist dadurch bereits ausgeschlossen. Sofern zum Queren die Bereiche der T-Kreuzungen z.B. mit Fabriciusstr. genutzt werden, ergibt sich das Problem, dass hier eine Querung im Bereich des KfZ-Verkehrs erfolgen muss. Eine klassische „Kreuzungssituation“ mit Sichtachsen und Bürgersteigen ist hier für Fußgänger*innen nicht gegeben.

Lediglich im westlichen Teil dieses Abschnitts ist eine Querungsmöglichkeit in Form einer Ampel auf der Südseite und eines Zebrastreifens auf der Nordseite eingerichtet. An der Südseite ergeben sich jedoch durch häufige Falschparker im absoluten Halteverbot gefährliche Situationen. Hier weichen nachfolgende KfZ auf den Bereich der KVB-Schienen aus, mit entsprechenden Konflikten. Noch gefährlicher ist jedoch die Situation auf der Nordseite. Hier wird der Zebrastreifen von KfZ regelmäßig (!) ignoriert. Dies scheint ggf. verkehrspsychologisch durch die langgezogene, breite Straße und einen Tunnelblick in Richtung der Ampel mit der Waldecker Straße erklärbar. Hinzu kommen regelmäßig illegale Wendemanöver über die Sperrfläche incl. regelmäßiger Gefährdung der KVB-Bahnen. Im Anschluss an den Zebrastreifen ergeben sich gefährliche Situationen durch die Überführung des Radweges auf die Fahrbahn sowie die durchgängig missachtete (mit Duldung Stadt Köln) Halte- und Parkregelung mit z.T. nicht nachvollziehbaren Anordnungen in zeitlicher Hinsicht.

Ergänzend muss bei der Bewertung der Verkehrssicherheit beachtet werden, dass die Radwege hier nicht (mehr) benutzungspflichtig sind (mit Ausnahme des Tunnels im Osten).

Aufgrund der dargelegten Misstände schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- Einrichtung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt

- Regelmäßige Aufpflasterungen sowie effektive Sperrung der KVB-Gleise für KfZ mind. im Bereich der Aufpflasterungen
- Priorisierte Einrichtung einer Querungshilfe im Osten nach Maßgabe der verkehrstechnischen Vorgaben (bevorzugt als Ampel); relevant auch für Radfahrende aufgrund der kommenden RadPendlerRoute
- Querungshilfe in der Mitte dieses Abschnitts ca. auf Höhe der Fabriciusstr. Dies deckt sich mit dem öffentlichen Durchgang Richtung Norden (Hofmannstraße). Mindestens Abpollerung der Parktasche an der Nordseite auf Höhe des Durchgangs zur Schaffung von Sichtachsen sowie Schaffung einer Fläche für Fußgänger*innen an der Fabriciusstr. auf der Südseite.
- Effektiver Schutz der regelmäßig missachteten mittigen Sperrflächen auf den Gleisen auf Höhe Herschelstr., z.B. durch Poller
- Aufpflasterung vor dem vorhandenen Zebrastreifen zur Geschwindigkeitsreduktion
- Prüfung, Änderung und/oder konsequente Durchsetzung der Halt- und Parkverbote im westlichen Teil dieses Abschnitts vor den Geschäften

Teil 2: Westlicher Teil der Heidelberger Straße sowie Karlsruher Straße

Im westlichen Teil dieses Abschnitts ergeben sich durch die autobahnartige Abfahrt vom Pfälzischen Ring, die Tunnelsituation und die Überbreite des Straßenkörpers ebenso wie im östlichen Abschnitt überhöhte Geschwindigkeiten. Hinzu kommen fehlende Radwege im Tunnel. Hier hat die Straße durch die Breite, die fehlende Bebauung und die langgezogene Kurve den Charakter einer Rennstrecke und wird so auch benutzt.

Aufgrund des Freizeitwertes des Kalkbergs 2 als eine der wenigen Grünflächen in Buchforst (perspektivisch auch vermehrt Bischofsacker aufgrund Neugestaltung mit Soccer-Anlage sowie Kalkberg 1 aufgrund der Nachnutzung der aufgegebenen Hubschrauberstation) ergibt sich hier querender Fußverkehr. Leider wurde die komplette Umgestaltung des Straßenabschnitts beim Neubau des Lidl's nicht genutzt, um Verbesserungen für den Fußverkehr herbeizuführen. Es wurde eine neue Ampel ohne Fußgängerüberweg installiert. Die Ampel reagiert noch nicht einmal auf Radfahrer.

Die Querungsmöglichkeiten im mittleren Teil auf Höhe der Dortmunder Straße sind aufgrund der mangelhaften Gehweginfrastruktur stark verbesserungsfähig. Lediglich im östlichen Teil im Bereich der KVB-Haltestelle bestehen gute Querungsmöglichkeiten. Auf diesem Abschnitt gibt es jedoch regelmäßig Zweite-Reihe-Parker mit entsprechender Versperrung der Sichtachsen. Bezüglich der nicht nachvollziehbaren Halte- und Parkverbote vor den Geschäften (die nie beachtet und nie geahndet werden) wird auf die Ausführungen unter Teil 1 verwiesen.

Perspektivisch muss der geplante, autobahnartige Ausbau von der Straße des 17. Juni Richtung Karlsruher Straße zur Erschließung von Mülheim Süd bedacht werden.

Aufgrund der dargelegten Missstände schlagen wir hier folgende Maßnahmen vor:

- Einrichtung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt
- Regelmäßige Aufpflasterungen sowie effektive Sperrung der KVB-Gleise für KfZ mind. im Bereich der Aufpflasterungen

- Querungshilfe zwischen Kalkberg 2 sowie Bischofsacker z.B. durch Umgestaltung der Ampelanlage an der Lidl-Ausfahrt
- Schaffung von Sichtachsen sowie Schaffung von Flächen für Fußgänger*innen an der Kreuzung mit der Dortmunder Straße
- Spätestens mit Neubau zur Erschließung von Mülheim Süd muss zwingend eine sichere Radfahrinfrastruktur im Tunnel Richtung Pfälzischer Ring geschaffen werden

Teil 3: Südlicher Teil der Waldecker Straße

Beim Umbau im Jahr 2013 wurden die Anforderungen an eine nachhaltige und sichere Infrastruktur nach heutigen Maßstäben nicht umgesetzt.

Im Kreisverkehr am Leonardo-Hotel wird der Vorrang von Fußgänger*innen an Zebrastreifen sowie von Radfahrenden auf den Radwegen regelmäßig ignoriert. Dies gilt insb. für die Zufahrt zum Kreisverkehr von der Stadtautobahn. Geschuldet ist dies wohl dem Umstand, dass hier ein Wechsel von einer Autobahn in ein Wohn-/Mischgebiet erfolgt, ohne dass dies verkehrstechnisch hinreichend begleitet wird. Genau hier geschah der oben erwähnte, schlimme Unfall mit 130 km/h.

Im weiteren Verlauf Richtung Norden sind hinreichende Querungsmöglichkeiten eingerichtet. Jedoch sollte die Mittelinsel auf Höhe des belebten Waldecker Plätzchens / Norma-Supermarkt mit einem Zebrastreifen versehen werden.

Insgesamt ist die Ausgestaltung mit zahlreichen Supermärkten, Geschäften, Dienstleistern, dem Stadtteilzentrum, Busverkehr und den Fahrradschutzstreifen vergleichbar mit der Venloer Straße oder der Neusser Straße, wo auch Tempo 30 gilt. Hierbei sollte die Nutzung während der Markttag mit bedacht werden. Hier kommt es regelmäßig zu chaotischen Situationen. So sind an Markttagen z.B. die Fahrradschutzstreifen durchgängig beparkt.

Aufgrund der dargelegten Missstände schlagen wir hier folgende Maßnahmen vor:

- Einrichtung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt, einschließlich auf der Abfahrt der Stadtautobahn
- Aufpflasterungen an allen Ein- und Ausfahrten im Kreisverkehr (hierdurch auch Verbesserung der Durchfahrt für Radfahrende im Zuge der kommenden RadPendlerRoute)
- Zusätzlicher Zebrastreifen an der Mittelinsel Höhe Waldecker Plätzchen
- Aufpflasterungen am vorhandenen Zebrastreifen sowie am ggf. neu geschaffenen Zebrastreifen
- Ggf. Tempo 10 an Markttagen, einseitige Sperrung / Einbahnstraßenregelung (bis auf Busverkehr) an Markttagen oder vergleichbare Maßnahmen

Teil 4: Nördlicher Teil der Waldecker Straße sowie Bertoldistr.

Dieser Bereich ist zunächst geprägt durch eine Zweiteilung der Straße incl. Grünzug mit großen Bäumen in der Mitte. An sich könnte die Straße hier eine regelrechte Prachtallee darstellen. In der Realität wird nahezu sämtlicher öffentlicher Raum als kostenloser Abstellplatz für KfZ genutzt oder missbraucht. So ist auf beiden Seiten das vollflächige Gehwegparken angeordnet, wodurch für Fußgänger*innen eine nur geringe Restbreite verbleibt. Die Mittelallee ist eigentlich eine Grünfläche, wird jedoch durchgehend als KfZ-Stellplatz missbraucht (einschließlich Lagerung von LKW-Zugmaschinen). Zwischen Kasseler Straße sowie Rudolf-Clausius-Straße/Hertzstr. fehlt dementsprechend eine sichere Quermöglichkeit.

Zudem ist der Kreuzungsbereich mit Rudolf-Clausius-Straße/Hertzstr. sehr unübersichtlich. Hier bestehen überhaupt keine Sichtachsen. Insb. der KfZ-Verkehr aus Süden kann von Fußgänger*innen erst wahrgenommen werden, wenn diese mitten auf der Kreuzung stehen.

Diese Umstände sind insofern sehr bedeutend, als dass hier reger Fußverkehr in Richtung der S-Bahn Haltestelle herrscht. An der S-Bahn Haltestelle wiederum ist unverständlich Weise kein Zebrastreifen eingerichtet. Hier besteht auf beiden Seiten die jeweilige Bushaltestelle, Treppen zur S-Bahn und nur auf der Westseite der Zugang zum Aufzug.

Im weiteren Verlauf der Bertoldistr. ergibt sich aufgrund der Geradlinigkeit und Hindernisfreiheit wiederum eine typische Raserstrecke. Hier verweisen wir auf einen Unfall vom 18.01.2021, bei dem ein PKW über den Kreisverkehr hinausgeschossen ist. Außerdem wird hier regelmäßig geblitzt, d.h. es wird mit Geschwindigkeiten von mind. 60 – 70 km/h gerechnet, was im Bereich einer S-Bahn-Haltestelle eine Zumutung ist. Zudem ergibt sich aus dem Neubau der „Bertoldi Gärten“ erhöhter Verkehr aus unübersichtlichen Tiefgarageneinfahrten.

Aufgrund der dargelegten Missstände schlagen wir hier folgende Maßnahmen vor:

- Einrichtung von Tempo 30 auf diesem Abschnitt
- Wiederherstellung der Grünfläche in der Mitte mit Ausweisung als Gehweg (ggf. ad hoc als Kiesweg)
- Schaffung von Sichtachsen sowie Schaffung von Flächen für Fußgänger*innen an der Kreuzung mit der Rudolf-Clausius-Straße/Hertzstr.
- Zebrastreifen an der S-Bahn-Haltestelle mit Aufpflasterungen
- Umgestaltung Bertoldistr. analog zum Auenweg mit alternierenden Hindernissen; Durchfahrt für Radfahrende rechts der Hindernisse wie auf dem Penningsfelder Weg (Dellbrück)

Teil 5: Kalk-Mülheimer Straße

Der südliche Teil der Kalk-Mülheimer Straße ist bereits als Tempo 30 ausgewiesen. Dies zeigt, dass grundsätzlich auch auf anderen Abschnitten mit ähnlichen Gefahrenlagen Tempo 30 in Buchforst angeordnet werden kann. Jedoch fehlt hier eine Querungshilfe im Süden für den Rad- und Fußverkehr aus Richtung Leonardo-Hotel (Geh-/Radweg entlang der Stadtautobahn; Teil der Planungen zur RadPendler-Route aus Bergisch-Gladbach, siehe auch unser Bürgerantrag vom 12.04.2021 zur Situation an der

Stadtautobahn) sowie eine Querungshilfe für den Fußverkehr auf Höhe des Zugangs zum Bischofsacker. Dies ist auch wichtig aufgrund der kommenden Aufwertung des Bischofsackers (Soccer-Feld etc.).

Im nördlichen Teil der Kalk-Mülheimer Straße ergibt sich folgendes Problem: In Richtung Norden ist die rechte Seite der Straße durchgehend beparkt. Dadurch ist die Straße de facto einspurig. Hinzu kommt, dass der (nicht benutzungspflichtige) Hochbord-Radweg in der sogenannten Doorings-Zone verläuft. Radfahrende auf der Straße fahren gefährlich zwischen Doorings-Zone und Gegenverkehr und werden mit zu geringen Abständen überholt.

Hinzu kommt hier eine mangelhafte Querungsmöglichkeit für Fußverkehr auf Höhe der Kasseler Straße. Hier müssen mind. Poller aufgestellt werden, weil die Freifläche auf der Westseite der Kreuzung regelmäßig zugeparkt wird. Besser wäre eine Umgestaltung, da im jetzigen Stand eine direkte Querung von Bürgersteig zu Bürgersteig nicht möglich ist.

Mit Bedacht werden muss hier, dass gerade dieser de-facto einspurige Abschnitt durch den Neubau zur Erschließung von Mülheim-Süd verstärkt belastet werden wird (siehe Verkehrssimulation zum entsprechenden Planungsbeschluss).

Aufgrund der dargelegten Missstände schlagen wir hier folgende Maßnahmen vor:

- Einrichtung von Tempo 30 auch auf dem nördlichen Abschnitt
- Querungshilfen mit Zebrastreifen und Aufpflasterungen (sowohl am Fuß/Radweg entlang der Stadtautobahn als auch am Zugang zum Bischofsacker)
- Neuordnung der Parkregelung im Bereich zwischen Heidelberger Straße und Bahnunterführung, ggf. kombiniert mit Überholverbot von Radfahrenden gemäß dem neu eingeführten Schild
- Schaffung von Sichtachsen sowie Sicherung der Fläche für Fußgänger*innen an der Kreuzung mit der Kasseler Straße, ggf. Tausch von Parktaschen mit Fußgängerbereich für direkte Querungswege

Bezüglich der Straßenraumgestaltung der Kalk-Mülheimer Straße im Abschnitt zwischen Stadtautobahn und Heidelberger Straße planen wir einen separaten Antrag. Hier fehlt z.B. jede Radinfrastruktur.

Die Eingabe wird vom Runden Tisch Buchforst e.V. unterstützt.

Gerne sind wir bereit, die Probleme und Maßnahmen in einem Ortstermin zu besprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen 1-5 (Fotos zu den 5 Abschnitten)
Anlage 6 (Unfallatlas 2019 und 2020)
Anlage 7 (Pressemitteilung zum Raserunfall)

M