

Ergänzende Stellungnahme zu den Fragen des Verkehrsausschusses zu der Beschlussvorlage

Eingabe zur Verbesserung des Radverkehrs in Köln-Mülheim; hier: Beschluss aus der Sitzung des Ausschusses für Anregungen und Beschwerden vom 18.06.2007, TOP 3.2

Session-Nr.: 5137/2008

Die Breite des gesamten Straßenraumes in der Frankfurter Straße beträgt im Durchschnitt 20,0 m, in vielen Abschnitten aber unter 19,50 m. Die Fahrbahn zwischen den Borden weist eine Breite zwischen 12,00 und 12,20 m auf, auf der Strecke zwischen Wiener Platz und Montanusstraße gibt es leichte Schwankungen in den Breiten. Die Gehwege weisen eine Breite von etwa 3,50 m auf.

Bei der Anlage einer Radverkehrsanlage in Form eines Schutzstreifens bei Beibehaltung der Parkstreifen sind innerhalb der Borde folgende Breiten erforderlich:

- | | |
|--|---------------|
| • Parkstreifen 2x | 2,00 m |
| • Schutzstreifen inkl. Sicherheitsabstand 2x | 1,75 m |
| • Fahrbahn | <u>6,00 m</u> |
| | 13,50 m |

Wenn man die Fahrbahn auf ein absolutes Mindestmaß von 5,00 m reduziert und die Parkstände mit dem Mindestmaß von 1,80 m anlegt, könnte der Schutzstreifen innerhalb der bestehenden Borde mit streckenweise geringeren Anpassungen realisiert werden. Dann würden allerdings mehrere Mindestmaße aneinander gereiht, was nicht zulässig ist.

Auf der Frankfurter Straße verkehren vier Buslinien (entspricht 18 Busse pro Stunde je Richtung), in der Spitzenstunde 900 Kfz, der errechnete Tagesverkehr liegt bei rund 12:000 Kfz. Für den Umbau der Frankfurter Straße auf einer Länge von etwa 650 m würden Kosten in Höhe von etwa 1,6 Mio. Euro entstehen. Die Anlage des Schutzstreifens mit dem erforderlichen zusätzlichen Flächenbedarf muss zu Lasten der Gehwege erfolgen. Das würde bedeuten, dass jeder Gehweg um etwa 0,75 cm, ggf. bis zu einem Meter verschmälert werden müsste. Das empfohlene Maß für Gehwege in Geschäftstraßen mit Auslagen und Vitrinen beträgt 4,00 m, die heutigen Gehwege weisen eine Breite von etwa 3,40 bis 3,60 m auf.

Im Jahr 2008 wurden 20 Unfälle mit Fahrradbeteiligung registriert. Hauptursachen waren hier Konflikte mit ruhendem Verkehr und mit ein- und abbiegendem Verkehr. Besonders die Häufigkeit der Konflikte mit parkendem Verkehr spricht gegen die Verwendung der Mindestmaße.

Die Holweider Straße wurde im Zusammenhang mit der Stadterneuerung mit Zuschussmitteln umgebaut. Die Aufpflasterungen mit Formsteinen stellen keine große Beeinträchtigung für den Radverkehr dar. Der Bau einer Furt würde einen erheblichen finanziellen Aufwand bedeuten, dem kein entsprechender Nutzen entgegen stehen würde. Die mit Naturstein gestalteten Aufpflasterungen in Form von Kissen können vom Radverkehr umfahren werden. Daher sieht die Verwaltung für diese Radwegverbindung keinen Handlungsbedarf.

Anlage 4

Die Verwaltung empfiehlt weiterhin, dem Beschlussvorschlag der Verwaltung zu folgen. Es wird zusätzlich geprüft, inwieweit der Pilotversuch mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für die Dauer eines Jahres mit flankierenden Einzelmaßnahmen (ggf. Markierung von Aufstellflächen vor Lichtsignalanlagen) ergänzt werden kann.