

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 7 (Porz)	06.12.2016

Radführung an der Querungshilfe auf der Straße Am Bahnhof in Köln-Porz-Wahn hier: Anfrage der CDU-Fraktion in der Sitzung der Bezirksvertretung Porz am 08.11.2016, TOP 8.2.4

Die CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Porz bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

1. „Kann der Fahrradfahrer auf der Fahrbahn bleiben oder muss er den Bürgersteig vor der Querungshilfe befahren?“
2. „Die Einengung des Schutzstreifens:
Muss der Fahrradfahrer hier eine Vorfahrt gewähren und sicherheitshalber anhalten?“
3. „Muss der Fahrradfahrer, wenn er auf der Fahrbahn bleibt, beim Durchfahren der Querungshilfe auf einer deutlich kleineren Spurbreite fahren? (Bitte um Größenangaben)“
4. „Wie sollen hier die verschiedenen Verkehrsteilnehmer- Busse des ÖPNV, LKWs, PKWs und Radfahrer- bei dieser markierten Führung miteinander umgehen?“
5. „Warum wird dem Radfahrer nicht durch einen fortgesetzten Schutzstreifen Vorrang im Bereich der Querungshilfe gewährt?“

Antwort der Verwaltung zu 1)

Der Bürgersteig an dieser Stelle ist ein reiner Gehweg und soll nicht durch Radfahrer befahren werden. Der Radfahrer muss auf der Fahrbahn bleiben. Schutzstreifen werden bei Querungshilfen dieser Form den Richtlinien entsprechend aus Sicherheitsgründen auf einer Länge von ca. 10-15 m vor und nach der Querungshilfe unterbrochen und die Fahrbahn entsprechend schmal ausgebildet.

Antwort der Verwaltung zu 2. und 4:

Die Einfädelung vor der Querungshilfe erfolgt unter gegenseitiger Rücksichtnahme von KFZ-Verkehr und Radfahrern. Eine Vorfahrtsregelung existiert hier nicht. Der Radfahrer kann im Bereich der Insel nicht überholt werden. Hier darf nur hintereinander gefahren werden.

Antwort der Verwaltung zu 3. und 5.:

Die Markierung der Schutzstreifen für Radfahrer endet vor dem Verflechtungsbereich bzw. beginnt am Ende des Verflechtungsbereiches für den Rad- und Kfz-Verkehr in Höhe der Querungshilfe. Damit wird den Verkehrsteilnehmern verdeutlicht, dass vor und nach der jeweiligen Querungshilfe eine Verflechtungsstrecke besteht. Hier fährt der Radverkehr vor bzw. hinter dem Individualverkehr, um die Übersichtlichkeit (insbesondere für Fußgänger) in diesem Bereich zu erhöhen und langsame Geschwindigkeiten zu gewährleisten.

Eine Verlängerung der Schutzstreifenmarkierung wird daher nicht für zielführend gehalten.

Eine parallele Führung des Radverkehrs mit dem Individualverkehr ist erst ab einer Breite von 4,50 m zwischen den Bordsteinen möglich. (3,00 m für den KFZ-Verkehr und 1,50 m für den Radverkehr). Dies hat aber den Nachteil, das Autos die Sicht der Fußgänger beeinträchtigen und somit unsichere Situationen entstehen können.