

**Radverkehrskonzept Innenstadt
hier: Radfahrstreifen Riehler Straße**

**Prüfaufträge an die Verwaltung aus Bürgereingaben gem. § 24 GO mit
Prüfauftragsbeschluss durch die Bezirksvertretung Innenstadt**

Folgende Prüfaufträge wurden auf der Grundlage von Bürgereingaben von der Bezirksvertretung Innenstadt an die Verwaltung erteilt:

Az.: 02-1600-140/16 (BV1 3483/2016)

- a. Prüfauftrag: Einrichtung einer „Protected Bike Lane“ im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung der Riehler Straße und der Turiner Straße zu prüfen.

Az.: 02-1600-60/15 (BV1 3926/2016)

Prüfauftrag: Sanierung der Riehler Straße zwischen Amsterdamer Straße und Ebertplatz mit folgenden Einzelaufträgen zur grundlegenden Gestaltung und verkehrstechnischen Abwicklung der Verkehre auf der Riehler Straße:

- b. Querschnittsaufteilung mit zwei durchgehenden Fahrstreifen mit einer Breite von jeweils 3,25 m plus Radstreifen mit einer Breite von 1,60 m und jeweils 0,5 m Sicherheitsabstand soll zum fließenden Verkehr und zu parkenden Fahrzeugen markiert werden.
- c. Der Radstreifen in Richtung der Innenstadt soll bis zur Greesbergstraße geführt werden.
- d. Die Bushaltestelle Reichensperger Platz soll als Buskap ausgebildet werden (barrierefreier Ausbau).
- e. Der freifließende Rechtsabbiegestreifen aus der Weißenburgstraße soll zu Gunsten von Stellplätzen entfallen.
- f. Die Umlaufzeiten der Signalanlagen soll auf 90 Sekunden begrenzt werden, um die Wartezeiten für querende Fußgänger*Innen und Querverkehr zu reduzieren.

sowie folgenden Einzelaufträgen der BV 1 zu bautechnischen Details und zur technischen Ausstattung der Riehler Straße:

- g. Deckschicht soll mit lärmoptimiertem Asphalt (LOA) hergestellt werden.
- h. Der Einfahrquerschnitte und Radien in die Merlostraße und die Wörthstraße sollen zur Reduzierung der Geschwindigkeit einbiegender Fahrzeuge verringert werden.
- i. Die Kreuzung mit der Hülchrather Straße und Balthasarstraße soll zu einer T-Einmündung zusammengefasst werden und das Parken in dem Bereich baulich geordnet werden.
- j. Die Baumscheiben sollen vergrößert werden und der schadhafte Gehweg saniert werden.
- k. Die Beleuchtung soll auf LED umgestellt werden.

zu Prüfaufträgen a. und b.:

Das Prinzip „protected bike lane“ (PBL) lässt sich im deutschen Sprachgebrauch mit „geschützter Radfahrstreifen“ (GRS) übersetzen. Es handelt sich straßenverkehrsrechtlich um einen Radfahrstreifen der zur Kfz-Fahrbahn mit einem Sicherheitsraum mit Absperrerelementen abgegrenzt ist. Der Einsatz von PBL ist nur dann sinnvoll, wenn hinter dem abgesperrten Radfahrstreifen keine Flächen in dichter Folge verortet sind, die mit Kraftfahrzeugen von der Hauptfahrbahn aus erreichbar sein müssen. Hierzu zählen insbesondere Abbiegefahrstreifen private Grundstückszufahrten, Ladezonen, öffentliche Parkstände (soweit diese beibehalten werden sollen) sowie Bushaltestellen am Fahrbahnrand. Für den gesamten Streckenzug aus Riehler Straße und Turiner Straße wird in **Anlage 3** die Machbarkeit von geschützten Radfahrstreifen auf Grundlage der verkehrlichen Flächennutzung in den Nebenanlagen und Randbereichen dargestellt.

Zudem sollte bei der Querschnittsaufteilung sichergestellt sein, dass der Einsatz eines Sicherheitsraums nicht zu einem schmaleren Radfahrstreifen führt. Nach positiven Erfahrungen sollte in der Kölner Innenstadt das Regemaß von 2,5 Meter Richtschnur für die Breite zukünftiger Radfahrstreifen beibehalten werden.

Daraus abgeleitet ergeben sich für die ca. 9,0 Meter ($\geq 8,97$ Meter) breite Fahrbahn der Riehler Straße die in **Anlage 4** dargestellten Querschnittsvarianten mit Radfahrstreifen (Variante 1) bzw. mit Radfahrstreifen mit Sicherheitsraum und Absperrerelementen (Variante 2). Aufgrund der erforderlichen seitlichen Abstandsflächen darf das Mindestmaß von 0,75 Metern für den Sicherheitsraum nicht unterschritten werden, die Kfz-Fahrstreifen entsprechen mit 3,0 Metern dem nach RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) vorgesehenen Maß für Kfz-Fahrstreifen die neben Radfahrstreifen angelegt sind. Schmalere Fahrbahnen sind aufgrund der Zuordnung der Riehler Straße zum Netz des Lkw-Führungskonzepts nicht anwendbar.

Fazit: Unter Berücksichtigung der Struktur der Fahrbahnrandbereiche und der erzielbaren Breite des Radfahrstreifens ist die Führungsform „protected bike lane“ überwiegend nicht die geeignete Führungsform für den Radverkehr. Es wird daher empfohlen, den Einsatz eines Sicherheitsraumes auf den zentralen Bereich auf Höhe des Ebertplatzes zu beschränken (siehe hierzu auch Beschlusspunkt 2).

zu Prüfauftrag c:

Der Prüfauftrag wird mit der Planung aufgegriffen und umgesetzt. Da über die Greesbergstraße der Anschluss an die Haupttrachse Eigelstein hergestellt wird, ist dieser Anschlusspunkt im Netzzusammenhang als Zwischenschritt sinnvoll. Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist darüber hinaus vorgesehen, dass der Radfahrstreifen über die Turiner Straße und in der weiteren Folge über die gesamte Nord-Süd-Fahrt mit Anschluss an die bereits eingerichteten Radfahrstreifen an der Ulrichgasse fortgeführt wird. Dieser Anschluss ist insbesondere für schnellere Radfahrende vor dem Hintergrund bedeutend, dass der Eigelstein künftig zu einem autofreien Bereich mit der Führung von Fuß- und Radverkehr im Mischbetrieb umgestaltet wird.

zu Prüfauftrag d:

Die Ausbildung der Bushaltestellen als Buskaps im Zuge der kurzfristigen Maßnahme ist nicht zielführend, da diese auf die Fläche des Radfahrstreifens gebaut werden müssten. Die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen entlang der Riehler Straße (Linie 140) kann unabhängig von der hier vorgelegten Maßnahme nach der Priorisierung aus dem Nahverkehrsplan erfolgen. Die vorgesehene Markierung im Bereich der Bushaltestellen ermöglicht die unmittelbare, barrierefreie Ausbildung als Fahrbahnrandhaltestellen.

zu Prüfauftrag e:

Der Wegfall der direkten Rechtsabbiegemöglichkeit aus der Weißenburgstraße zugunsten von Parkplätzen (Prüfauftrag e) wird im Rahmen der Planung insofern berücksichtigt, dass die Durchfahrt für Kfz gesperrt wird. Nach dem Muster von kurzfristigen Maßnahmen für freilaufende Rechtsabbieger werden dabei Poller eingesetzt, um die Durchfahrt zu unterbinden. Auf den freiwerdenden Flächen werden allerdings Fahrradstellplätze eingerichtet.

Für Radfahrende aus dem Bezirk Nippes über Lentstraße und Merlotstraße wird die direkte Zufahrtsmöglichkeit zum Radfahrstreifen auf der Riehler Straße hingegen durch die Markierung eines Schutzstreifens offen gelassen.

zu Prüfauftrag f:

Die Umstellung der Umlaufzeit der Lichtsignalanlagen auf 90 Sekunden wird nicht empfohlen. Auf der Riehler Straße werden derzeit bereits tageszeitabhängig Signalprogramme je nach Verkehrsaufkommen mit unterschiedlichen Umlaufzeiten geschaltet. In den verkehrstarken Zeiten ein langer Umlauf, in verkehrsarmen Zeiten kurze Umläufe. Durch die künftige Reduzierung der Verkehrsflächen durch Umwandlung von Fahrspuren in Radfahrstreifen wird bereits die Leistungsfähigkeit der Ampeln reduziert. Die Reduzierung der Umlaufzeit würde eine weitere Reduzierung der Leistungsfähigkeit bedeuten. Stauerscheinungen und eine Verschlechterung der Luftqualität wäre die Folge. Eine Anpassung der Umlaufzeiten für diesen Straßenzug ist daher nicht zu empfehlen.

zu den Prüfaufträgen g bis k:

Die zu prüfenden Maßnahmen erfordern umfangreiche Eingriffe in die bauliche Gestaltung des Straßenraums. Die Prüfung im Rahmen der hier vorgelegten, kurzfristig umzusetzenden Maßnahme ist nicht zielführend.