



Stellungnahme zur Bürgerbeteiligung für die RadPendlerRoute 2 im Bereich Holweide

Der „Runder Tisch Holweide“ begrüßt, dass die Stadt Köln mit der Bürgerbeteiligung einen weiteren Schritt zur Einrichtung der RadPendlerRoute 2 zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Deutz einleitet. Durch die damit verbundene Beschränkung des KFZ-Verkehrs auf Anlieger, ist eine Reduzierung des vor allem zur morgendlichen Hauptverkehrszeit über die Maria-Himmelfahrt-, Schweinheimer-, Kochwiesen- und Burgwiesenstraße rollenden, gebietsfremden Schleichverkehrs – Umgehung des Rückstaus auf der Bergisch Gladbacher Straße – zu erwarten.

Wir empfehlen, dass Sie bei der Planung auch die legitimen Bedürfnisse der Anwohner nach wohnungsnahem Parkraum angemessen berücksichtigen. Leider mangelt es in den von der Verwaltung vorgelegten Plänen an einigen Stellen.

Vorrangig: Die Beseitigung von Gefahrenpunkten

Die RadPendlerRoute 2 wird von den Radfahrenden bereits im aktuellen Zustand sehr gut angenommen. Für eine hinreichend sichere Verkehrsführung müssten unseres Erachtens zunächst die folgenden Gefahrenpunkte beseitigt werden:

1. Chemnitzer Straße /Vischeringstraße vor Haus Nr. 108

An dieser schwer einsehbaren Stelle wird sichtbehindernd geparkt, was sowohl die stadtauswärts fahrenden Radler als auch die aus der Gegenrichtung kommenden Kraftfahrzeuge gefährdet. Hier empfehlen wir, durch eine Sperrmarkierung, besser noch eine geänderte Bordsteinführung, das Parken zu unterbinden (das Haus Nr. 108 hat eine seitlich angeordnete Grundstückszufahrt mit Parkmöglichkeit).

2. Einmündung der Maria-Himmelfahrt-Straße in die Schweinheimer Straße

Der von rechts aus Richtung der Maria-Himmelfahrt-Straße kommende Verkehr ist derzeit vorfahrtsberechtigt gegenüber den Radfahrenden auf der Schweinheimer Straße in Fahrtrichtung Mülheim. Dies führt auch heute dazu, dass Radfahrer an der unübersichtlichen Einmündung ihre Geschwindigkeit erheblich reduzieren müssen. Wenn ein PKW sich kurz vor der Einmündung befindet, muss ein Radfahrer voll bremsen. Radfahrer in der Gegenrichtung, vom kombinierten Geh- und Radweg der sog. Isenburger Straße kommend, haben zwar Vorfahrt vor dem Verkehr aus der Maria-Himmelfahrt-Straße, PKW missachten dies aber mehrheitlich. Hier wäre ein VZ 205 (Vorfahrt gewähren) mit einem Hinweis auf den Zweirichtungs-Radverkehr angebracht.

3. Versetztes Parken vor den Häusern Schweinheimer Straße 36–42 bzw. 69–79

In der Schweinheimer Straße kommt es regelmäßig zu gefährlichen Begegnungen von KFZ- und Radverkehr an der Stelle, an welcher der Parkstreifen entlang der Strunde endet und die Parkplätze vor den Hausnummern 73–79 beginnen. Wir empfehlen daher, die wenigen Parkplätze vor den Häusern 69–79 zu entfernen, zumal gegenüber auf der Schweinheimer Straße zusätzliche Parkplätze im öffentlichen Straßenraum markiert werden können. Dies schafft auch Gestaltungsspielraum für die avisierte Umgestaltung der Diagonalsperre.

4. Diagonalsperre Schweinheimer Straße / Kaspar-Düppes-Straße

Wir bedauern, dass die Verwaltung zu der sogenannten Diagonalsperre noch keine Lösung ausgearbeitet hat. Wir weisen darauf hin, dass bei der heutigen, durch Markierung gewünschten Verkehrsführung der Radfahrenden in Richtung Mülheim ein erhebliches Gefahrenpotential durch die aus der Kaspar-Düppes-Straße einbiegenden Kfz gegeben ist. Ein Ausweichen im Begegnungsfall ist infolge der Leitplanke kaum möglich. Hier ist schon jetzt für den aus der Kaspar-Düppes-Straße einbiegenden Verkehr ein VZ 205 (Vorfahrt gewähren) mit einem Zusatz zum querenden Radfahrer zu empfehlen.

Unmittelbar nach der Einmündung Kaspar-Düppes-Straße wird der Radweg in Fahrtrichtung Mülheim durch vier Pfosten zur Fahrbahn abgegrenzt. Diese sollen verhindern, dass der Radweg zugeparkt wird. Die geradlinig verlaufende Ausfahrt wird jedoch regelmäßig durch parkende PKW versperrt. Die Pfosten stehen in einem so kurzen Abstand, dass das Einlenken nach links in die Fahrbahn für Radler extrem schwierig und auch gefährlich ist. Wir empfehlen, die Abstände zwischen den Pfosten zu vergrößern.

5. Desolate Oberfläche Schweinheimer- und Iddelsfelder Straße

Die Schweinheimer Straße und die Iddelsfelder Straße sind in ihrer gesamten Breite mit einer Asphaltdecke versehen. In großen Streckenabschnitten weist die Oberfläche beider Straßen durch schlecht verfüllte bzw. alte Versorgungsleitungs-Aufbrüche erhebliche Unebenheiten und Schlaglöcher auf. Radfahrende müssen ihre Aufmerksamkeit auf die Schlaglöcher richten und nicht auf den entgegenkommenden Kfz-Verkehr. Vor Ausweisung einer Fahrradstraße ist die Asphaltdecke unseres Erachtens unbedingt punktuell bzw. abschnittsweise zu erneuern.

6. Kreuzungsbereich Neufelder-/Iddelsfelder-/Dabringhauser Straße

In diesem Kreuzungsbereich ist die Sicht für den kreuzenden Fahrradverkehr durch zu nahe an der Kreuzung parkende Fahrzeuge häufig stark eingeschränkt. Hier ist durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten, dass die Sichtdreiecke in die Neufelder Straße frei bleiben. Wir empfehlen zu prüfen, ob der die Neufelder Straße querende Verkehr durch entsprechende Beschilderung vorfahrtsberechtigt werden kann. Eine entsprechende Markierung des Radweges würde außerdem den Kfz-Verkehr auf der Neufelder Straße auf die kreuzenden Radler aufmerksam machen.

7. Dabringhauser Straße vor den Hausnummern 170–174

Diese Stelle können Radfahrende aktuell nur über einen schmalen Gehweg passieren. Hier weisen wir darauf hin, dass sich der schmale, sichtbehindernde Grünstreifen neben der Garage (Flurstück 2519) laut dem Landeskataster TIM online im öffentlichen Eigentum befindet und somit zu Gunsten des Radverkehrs entfernt werden kann. Um eine gefahrlose Ein- und Ausfahrt in die Engstelle zu ermöglichen, empfehlen wir, auf der Nordseite das Parken zu verhindern.

Geplante Querschnittsgestaltung und Furtmarkierung

Die rechtliche Grundlage für die städtische Straßenraumgestaltung ist in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) festgehalten. Dort ist ein Musterquerschnitt für eine in beiden Richtungen

befahrbare Wohnstraße mit einer 4 m breiten Fahrbahn zwischen den Bordsteinen bei einer Straßenraumbreite von rd. 9 m abgebildet, die laut Beschreibung „auch Fahrradstraße“ sein kann. Sollte hier noch eine Markierung mit 50 cm Abstand zum Bordstein aufgetragen werden, entspricht dies einer 3 m breiten Spur mit seitlichen Sicherheitsstreifen.

Die Stadt Köln hat sich mit den rechtsrheinischen Umlandgemeinden zudem auf gemeinsame Standards festgelegt, die in einem „Planungsleitfaden“ für Radpendler-Routen festgehalten sind. Laut Planungsleitfaden genügt für eine Fahrradstraße eine Breite von 3 m, die ermöglicht, dass Fahrrad- und Autoverkehr einander gefahrlos begegnen bzw. zwei nebeneinander fahrende Radler einem entgegen kommenden Radfahrenden begegnen können. Hinzu kommen Schutzabstände zum Bordstein bzw. zu Parkplätzen am Straßenrand.

Offensichtlich hat sich die Verwaltung an diesen Standards orientiert, ohne jedoch die dort aufgeführten Handlungsspielräume situationsgerecht zu nutzen. So erscheint der in den Plänen eingezeichnete Sicherheitsabstand von 0,75 m neben Parkplätzen zum Schutz vor den sog. Door-Opening-Unfällen überzogen, da in diesen Anliegerstraßen sehr wenige Parkwechsellvorgänge stattfinden, die zur Gefährdung der Radfahrenden führen könnten. Zudem lassen sich straßenbegleitende Parkplätze auch in einer Breite von 1,8 m abmarkieren, sodass ein 20 cm größerer Sicherheitsabstand entsteht als in den Plänen dargestellt. Diese Spielräume lassen sich nutzen, um den Ansprüchen der Anwohner nach ausreichendem Parkraum zu genügen.

Wir schlagen daher vor, die RadPendlerroute 2 in einer durchgängigen Breite von 3 m zu markieren und die Parkplatz-Anordnung nur dort zu ändern, wo Gefahrenpunkte entschärft werden müssen (s.o) bzw. die Mindestbreite von 3 m plus ggf. einem Sicherheitsabstand nicht gewährleistet werden kann. Das bedeutet für die:

Chemnitzer Straße

Hier beträgt der Fahrbahnquerschnitt im westlichen Abschnitt zur Wichheimer Straße 5,60 m. Die Stadt schlägt abschnittsweises Parken auf einer Fahrbahnseite mit einer lediglich 2,60 m schmalen Fahrbahnmarkierung vor. Wir regen an, den Parkstreifen auf ganzer Länge 1,8 m breit zu markieren und die Fahrbahnmarkierung der RadPendlerroute 2 auf 3 m zu verbreitern.

Im östlichen Abschnitt beträgt die Fahrbahnbreite 6 m bei beidseitig vorhandenen Parktaschen. Dieser Abschnitt ist unseres Erachtens unproblematisch.

Schweinheimer Straße

Die Schweinheimer Straße weist wechselnde Fahrbahnquerschnitte und im östlichen Bereich lediglich durch eine Markierung von der Fahrbahn getrennte Gehwege auf.

Im westlichen Abschnitt hält die Verwaltung eine Spurbreite von 2,9 m plus Abstand zu den auf der Nordseite parkenden Fahrzeugen für ausreichend.

Im kurvigen Bereich an der Einmündung der Ferdinand-Stücker-Straße können aus Sichtschutzgründen weiterhin keine Parkplätze markiert werden.

Im Bereich der Hausnummern 18–42, wo der offen verlaufende Strunder Bach durch eine Mauer von der Straße getrennt ist, ist die nicht durch Bordstein begrenzte Fahrbahn 5,10 m breit. Eine 3 m breite Fahrbahnmarkierung ermöglicht weiterhin Parkplätze entlang der Begrenzungsmauer, einschließlich eines mindestens 30 cm breiten Sicherheitsabstands.

Iddelsfelder Straße

Laut den städtischen Plänen ist die Iddelsfelder Straße im östlichen Abschnitt rd. 7,60 m breit; bei beidseitigem Parken (wie im Bestand) verbleibt eine Fahrspur von 4,0 m, auf der sich eine 3 m breite Markierung auftragen lässt mit beidseitig 50 cm Sicherheitsabstand zu den Parkplätzen.

Dabringhauser Straße

Der Querschnitt der Dabringhauser Straße beträgt durchgängig 7,40 m, sodass sich bei beidseitigem Parken (wie im Bestand) ein 3 m breiter Streifen einschließlich eines Sicherheitsabstands von 40 cm zu den Parkplätzen markieren lässt – zumindest bis zum Grundstück des Hauses Dabringhauser Straße 170. Vor dieser Engstelle (siehe oben) müsste an der Nordseite der Parkstreifen entsprechend verkürzt werden.

Runder Tisch Holweide
Forum Verkehr

Manfred Seiwert

Thilo Bosse

verkehr@runder-tisch-holweide.koeln

www.runder-tisch-holweide.koeln