VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 3 – 15. Juni 2020

Radverkehr auf den Kölner Ringen

Es geht schrittweise voran

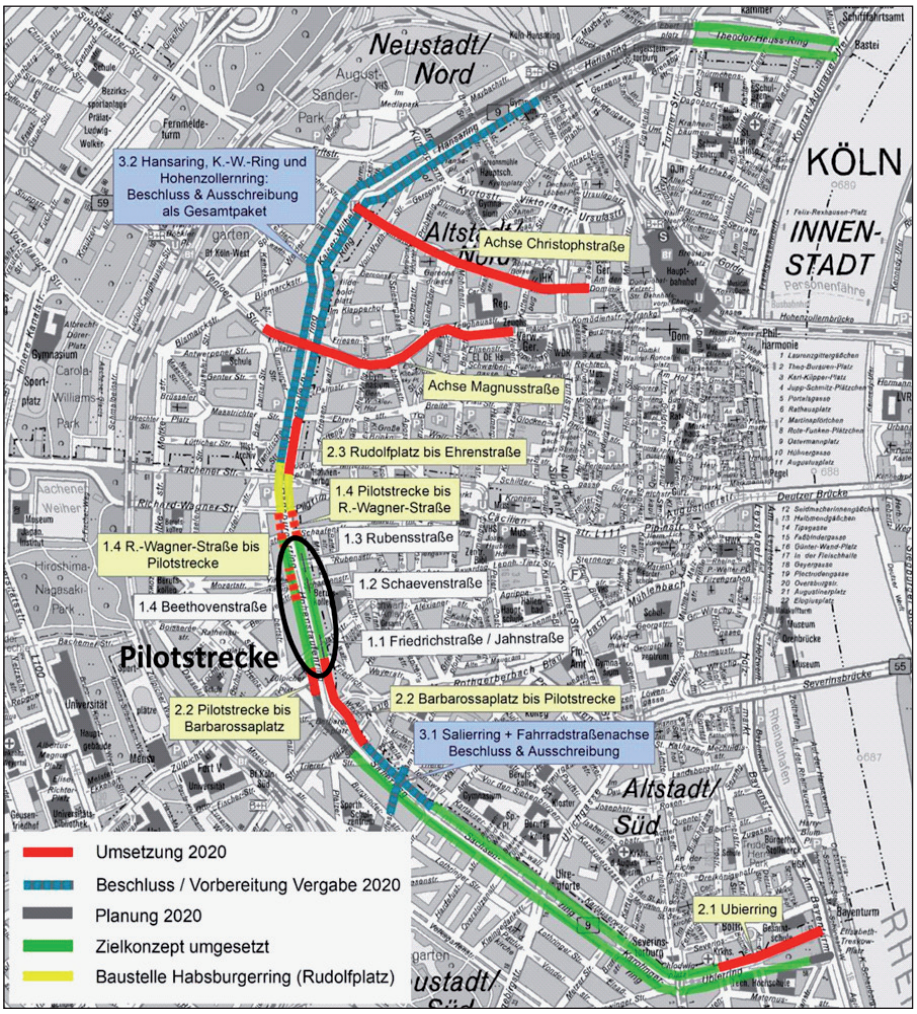
Ring Frei geht in die nächste Runde: Was ist noch für dieses Jahr geplant?

Bislang ist die Strecke am Ubierring vom Barbarossaplatz bis fast zur Rheinuferstraße der längste vollständig für den Radverkehr umgebaute Abschnitt der Ringe. Hier macht das Radfahren für Innenstadtverhältnisse richtig Spaß, vor allem, wenn man auch noch eine grüne Welle erwischt. Lediglich rund um den Chlodwigplatz wird es auf der Fahrbahn etwas eng. Dieser und die anderen bereits für den Radverkehr ausgebauten Abschnitte lassen erahnen, mit welcher Qualität zukünftig die Innenstadt mit dem Rad umrundet werden könnte. Bis dahin scheint es aber noch ein weiter Weg zu sein.

Werden die Maßnahmen wie geplant umgesetzt, wäre Ende 2020 die Hälfte der Ringe südlich des Rudolfplatzes umgestaltet. Nur an drei Stellen ist bis dahin noch keine Fertigstellung geplant: am Barbarossaplatz in südöstlicher Richtung, am Übergang vom Ubierring zur Rheinuferstraße und am Salierring in nordwestlicher Richtung. Zu Letzterem soll es aber zumindest Beschluss und Ausschreibung geben. Diese sollen auch eine neue Radverkehrsführung Am Duffesbach vorsehen. Dort soll die Möglichkeit zum Linksabbiegen für Autos auf den Salierring zugunsten einer großzügigen Aufstellfläche für den Radverkehr entfallen.

Im Einzelnen ist bis zum Ende dieses Jahres die Umsetzung der folgenden Maßnahmen zur fahrradfreundlichen Umgestaltung der Ringe geplant:

- Bis zum Juli soll auf dem **nördlichen Abschnitt des Ubierrings** zwischen Rheinufer- und Alteburgerstraße ein Radverkehrsstreifen in Regelbreite angelegt werden. Zugunsten einer Ladezone wird es im Bereich der Straßenbahnhaltestelle allerdings nur einen Schutzstreifen geben.
- **Zwischen Barbarossaplatz und Zülpicher Platz** soll bis spätestens November in beide Richtungen ein Schutzstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet werden, ebenso in nördlicher Richtung auf dem Barbarossaplatz. Hier ist eine Ladezone rechts des Radwegs zur Belieferung des Einzelhandels geplant.
- Die bisherigen baulichen Radwege auf den Bürgersteigen **südlich des Rudolfplatzes**, die seit der Einrichtung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn nicht mehr benutzt werden dürfen, sollen im Kreuzungsbereich zurückgebaut werden. So soll die Unklarheit, wo radgefahren werden darf und wo nicht, beseitigt werden. Der vollständige Rückbau dieser Radwege wird wegen der damit laut Stadtverwaltung verbundenen hohen Kosten erst später geschehen.
- **Nördlich des Rudolfplatzes** in Richtung Ehrenstraße soll der Radstreifen durch Poller gesichert werden. Andernfalls wird rechtswidriges Parken in großem Ausmaß erwartet. Diese Maßnahme soll bis September umgesetzt werden.



Übersicht Umsetzung „Ring Frei" mit Maßnahmen im Jahr 2020 [Bildquelle: Stadt Köln]

In eigener Sache

Mit der *RHEINSCHIENE extra* möchten wir zeitnah über verkehrspolitische Enwicklungen in der Region berichten und Hintergrundinformationen bieten. Sie ergänzt die zweimal im Jahr erscheinende umfangreiche gedruckte Ausgabe unserer verkehrspolitischen Zeitschrift *RHEINSCHIENE*.

VCD Regionalverband Köln e.V. ❐

Darüber hinaus sind für 2020 auch die Beschlussfassung und Vergabe zur Umgestaltung der Abschnitte auf **Hohenzollern-**, **Kaiser-Wilhelm-** und **Hansaring** bis zur Ritterstraße geplant. Hier ist zwar die Vergabe des gesamten Bauabschnitts vorgesehen, die Umsetzung wird aber voraussichtlich nicht in einem Schritt möglich sein, da sie relativ aufwändige Baumaßnahmen und teilweise auch die Sperrung der Straße erfordert. Für den verbleibenden Abschnitt des Hansarings bis zum Ebertplatz soll die Planung in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Auch wenn die Maßnahmen nur nach und nach umgesetzt werden, nähren sie doch die Hoffnung auf freie Ringe in nicht allzu ferner Zukunft. Die Großbaustelle am Rudolfplatz wird allerdings bis auf Weiteres ein unangenehmes Haar in der ansonsten schon recht schmackhaften Radfahrsuppe bleiben.

Ruben Werchan ❐

An der Kreuzung Hohenstaufenring – Schaafenstraße sind die Radwege im Seitenraum im Kreuzungsbereich bereits entfernt worden. [Fotos: Stadt Köln]

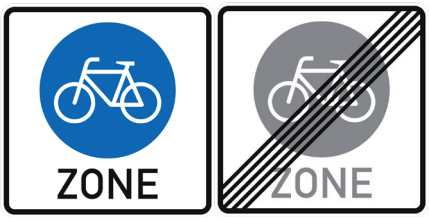
StVO-Novelle seit 28. April in Kraft

Was ist neu für den Rad- und Autoverkehr?

Die seit Ende April geltenden neuen Regeln im Überblick

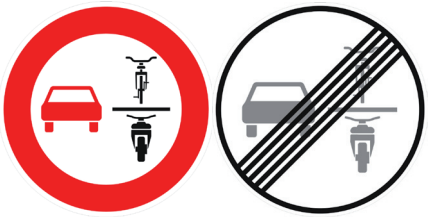
Seit Inkrafttreten der neuen Straßenverkehrsordnung (StVO) können kommunale Verkehrsbehörden Modellversuche zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder -regelnder Maßnahmen ohne Nachweis einer Gefahrenlage anordnen. Dies bietet den Kommunen mehr Spielraum, um beispielsweise Tempo 30 innerorts zu erproben. Der Bundesrat hatte Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften abgelehnt.

Analog zu den Tempo-30-Zonen können innerorts in Gebieten mit hoher Fahrradverkehrsdichte die Straßenverkehrsbehörden auch Fahrradzonen anordnen. Anderer Fahrzeugverkehr sowie Elektrokleinfahrzeuge dürfen diese Zonen nur benutzen, wenn dies durch Zusatzzeichen erlaubt ist. Autos dürfen maximal 30 km/h fahren, der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.



Beginn und Ende einer Fahrradzone

Die Straßenverkehrsbehörden können jetzt auch – etwa für Engstellen – anordnen, dass mehrspurige Fahrzeuge andere ein- oder mehrspurige Fahrzeuge nicht mehr überholen dürfen; hierfür wurde ein neues Verkehrszeichen eingeführt.



Beginn und Ende des Überholverbots

Den Vorschlag, Busspuren für mehrfachbesetzte Pkw und Krafträder zu öffnen, hat der Bundesrat abgelehnt. Das neu eingeführte Sinnbild für mehrfachbesetzte Pkw können die Straßenverkehrsbehörden jedoch künftig beispielsweise für die Durchführung von Verkehrsversuchen verwenden.

Mehrfachbesetzter Personenkraftwagen

Nach langer politischer Diskussion hat der Bundesrat am 5. Juni eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes akzeptiert. Danach können die Bundesländer die Gebührensätze für Bewohnerparkausweise für städtische Quartiere mit erheblichem Parkraummangel eigenständig regeln. Bisher konnten nur 30,70 Euro jährlich verlangt werden. Nun können die Länder neue Beträge festlegen oder die Entscheidung ihren Gemeinden und Kreisen überlassen. Damit besteht nun endlich die Chance, den öffentlichen Straßenraum für Parkflächen fair zu bewirtschaften.

Carsharing-Gesetz wird nachvollzogen

Das Carsharing-Gesetz hat die Voraussetzung geschaffen, Parkplätze rechtssicher für das Carsharing auszuweisen. Es hat in der StVO mit einem Sinnbild für ein Zusatzzeichen und einer Plakette zur Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge an der Windschutzscheibe eine sinnvolle und notwendige Ergänzung erfahren.

Parken und Plakette für Carsharing-Fahrzeuge

Mehr Sicherheit für den Radverkehr

Auf Schutzstreifen für den Radverkehr gilt nun ein generelles Halteverbot. Bislang konnte dort noch bis zu drei Minuten lang gehalten werden.

Für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinst-

fahrzeugen durch Kraftfahrzeuge ist ein Mindestüberholabstand von 1,5 Metern innerorts und von 2 Metern außerorts einzuhalten. Bislang war nur ein „ausreichender Seitenabstand“ vorgeschrieben.

Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, maximal 11 km/h) vorgeschrieben.

Radverkehr soll gestärkt werden

Die bestehende Grünpfeil-Regelung gilt jetzt auch für Radfahrende, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wird ein gesonderter Grünpfeil eingeführt, der allein für Radfahrende gilt.

Grünpfeil auf den Radverkehr beschränkt

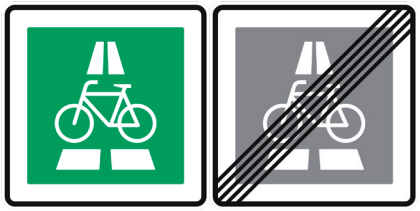
Das Nebeneinanderradeln ist jetzt grundsätzlich gestattet, solange keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden.

Auf Fahrrädern, die dafür gebaut und eingerichtet sind, dürfen nun auch andere Personen als Kinder unter sieben Jahren mitgenommen werden, wenn der Fahrer mindestens 16 Jahre alt ist.

Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen einrichten zu können, wurde ein passendes Sinnbild eingeführt.

Sinnbild für ein Lastenfahrrad

Außerdem ermöglichen jetzt spezielle Verkehrsschilder die Kennzeichnung von Radschnellwegen.



Beginn und Ende eines Radschnellweges

Bußgeld-Katalog massiv angehoben

Mit der Novelle sind zahlreiche Bußgelder erhöht oder neu geschaffen worden:

- Für verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen, Halten auf Schutzstreifen sowie Parken und Halten in zweiter Reihe wurden die Geldbußen von bisher 15 auf bis zu 100 Euro erhöht. Darüber hinaus ist bei schweren Verstößen der Eintrag eines Punktes in das Fahreignungsregister vorgesehen. Dies gilt, wenn andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werden, eine Sachbeschädigung erfolgt ist oder das Fahrzeug auf dem Geh- oder Radweg länger als eine Stunde parkt. Die Einstufung erfolgt durch die zuständigen Behörden vor Ort.
- Für das unberechtigte Parken auf Schwerbehinderten-Parkplätzen wurden die Geldbußen von 35 auf 55 Euro angehoben. Außerdem wurde ein neuer Tatbestand für das unberechtigte Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge eingeführt (Verwarngeld ebenfalls 55 Euro).
- Die Buße für das rechtswidrige Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen und im Bereich von scharfen Kurven wurde von 15 auf 35 Euro angehoben. Der allgemeine Halt- und Parkverstoß wird künftig mit einer Sanktion von bis zu 25 Euro geahndet. Bislang waren es höchstens 15 Euro.
- Für das unerlaubte Nutzen oder das Nichtbilden einer Rettungsgasse drohen nun Bußgelder zwischen 200 und 320 Euro sowie ein Monat Fahrverbot und die Eintragung von zwei Punkten im Fahreignungsregister. Dies droht auch dann, wenn das Nichtbilden einer Rettungsgasse zu keiner konkreten Gefahr oder Behinderung führt.
- Und: Ein Monat Fahrverbot wird nun bei geringeren Geschwindigkeitsverstößen als bisher verhängt – innerorts bereits bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 21 km/h.

Zwei Schlussworte

Erstens: Es ist leider immer wieder notwendig, auf Paragraf 1, Absatz 1 der StVO hinzuweisen: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dies gilt für Alle – für Fußgänger, für Radfahrer und für Autofahrer!

Zweitens: Höhere Bußgelder sind gut und schön, aber nur zielführend, wenn der Verkehr hinreichend überwacht wird! In der Regel ist das Ordnungsamt der Kommune für den ruhenden und die Polizei für den fließenden Verkehr zuständig. Hinreichende personelle Ausstattung ist das Eine, letztlich dann auch Kontrollieren das Andere!

Friedhelm Bihn ❐

[Bildquelle: Bundesamt für Straßenwesen]

Köln braucht eine menschenfreundliche, umweltschonende und sozial gerechte Verkehrspolitik, die sich überall in der Stadt schon in wenigen Jahren positiv bemerkbar macht.

- Wir wollen eine KVB, die pünktlich, zuverlässig, barrierefrei und preiswert ist, und die auch die Außenbezirke an das Kölner Schienennetz anschließt.
- Wir wollen sichere Radwege und Fahrradstraßen, die sich vernetzt durch die ganze Stadt ziehen.
- Wir wollen autofreie Bereiche in der Innenstadt und in den Veedeln.
- Wir wollen bis 2030 eine klimagerechte Mobilität in der Stadt.
- Und wir wollen von Politik und Verwaltung wissen, was sie davon bis 2025 konkret erreichen wollen.

Unterscheibt die Online-Petition des Bündnisses Kölner Verkehrswende jetzt:
weact.campact.de/petitions/et-weed-zick-mer-sin-su-wigg-kolner-verkehrswende-jetzt

Rhein-Ruhr-Express-Linie 5

Geregelter Betrieb noch in weiter Ferne?

Seit Inbetriebnahme der Rhein-Ruhr-Express-Linie zwischen Koblenz, Köln und Wesel (RE 5/RRX 5) im Juni 2019 häufen sich die Beschwerden der Fahrgäste über deren Bedienqualität.

Mit großen Werbeversprechen – schneller und pünktlicher – und neuen Fahrzeugen wurde vor rund einem Jahr der Betrieb der Rhein-Ruhr-Express-Linie 5 aufgenommen. Der Betreiber ist National Express.

Die bittere Realität nach fast einem Jahr:

- Es gibt regelmäßig Verspätungen – teilweise bis zu 30 Minuten.
- Ab dem Herbst 2019 häuften sich die technischen Probleme am neuen Wagenmaterial, besonders häufig waren Türstörungen,
- Ebenfalls ab Herbst 2019 wurde der RRX 5 manchmal in Einzeltraktion gefahren, der zweite Wagen fehlte wegen Wartung des Fahrzeugs, und
- Immer wieder fährt der RRX 5 nicht die gesamte Strecke nach Wesel oder Koblenz. Die planmäßigen Züge nach Süden enden vorzeitig meist in Andernach oder Sinzig. Die Züge nach Norden enden meist in Oberhausen-Sterkrade oder Duisburg, zum Teil auch schon an den Kölner Bahnhöfen Messe/Deutz oder Mülheim. Die Fahrgäste werden dann gebeten, die nachfolgenden Züge zu nutzen.

Die alltäglichen Probleme im Betrieb werden ergänzt durch Weichen- und Signalstörungen, Sperrungen von Bahnhöfen und Strecken sowie Behinderungen durch die Baustellen zwischen Bonn und Köln sowie Duisburg und Arnheim.

Das Produkt RRX wird entwertet

Ein geregelter Betrieb findet bislang nicht statt. Das Produkt RRX wird damit völlig entwertet.

Besonders tragisch ist die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) zu verantwortende Kürzung des RE 5/RRX 5 von Emmerich nach Wesel. Die Folge dieser fatalen Entscheidung ist ein vorzeitiges Wenden dieses Zuges in Oberhausen oder sogar bereits in Duisburg. Alle nachfolgenden Stationen von Dinslaken bis Wesel werden erst gar nicht bedient. Die Fahrgäste werden sprichwörtlich stehen gelassen und müssen die längere Fahrzeit mit dem RE 19 in Kauf nehmen.

Für Fahrten in den Raum Köln/Bonn ist dann ein nochmaliges Umsteigen aus dem RE 19 notwendig, da der Zug nur bis Düsseldorf fährt, anstatt sinnvollerweise eine vollständige Verbindung zwischen Köln und Arnheim anzubieten. Da zudem der RE 19a (Wesel – Bocholt) auf den RRX 5 ausgerichtet ist, ist ein zeitlich passendes Umsteigen nicht möglich. Damit wird der Niederrhein von einem guten Angebot im Regionalverkehr abgekoppelt.

[Foto: Tohma, Wikimedia, CC BY-SA 4.0]

RE 5 am Kölner Hauptbahnhof: Noch hapert es mit Zuverlässigkeit und Bedienqualität dieser im Juni 2019 gestarteten Linie.

Die Grünen der Stadt Wesel haben das Problem auch erkannt und in einem Antrag folgende Verbesserungen gefordert:

1. Einsatz eines weiteren Fahrzeugs, so dass eine „überschlagende" Wende des RRX 5 in Wesel möglich wird, ein Zug dort also paust, während ein anderer Zug die Rückfahrt übernimmt.
2. Ersatzfahrzeuge mit Personal in Oberhausen, Duisburg oder Wesel.

Damit würde der Betrieb für die Fahrgäste stabiler und die Auswirkungen der vielfältigen Störungen wären weniger massiv.

Auch die Grünen im Landtag NRW haben sich mit einer Anfrage des Themas angenommen. In der Antwort der Landesregierung wurde eingeräumt, dass sich die betrieblichen Abläufe zwischen dem Betreiber National Express und dem Fahrzeuginstandhalter Siemens erst noch einspielen müssen. Dadurch dass Siemens die Fahrzeuge herstellt und selber wartet, sollte die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge deutlich besser werden. Diese Erwartung wird allerdings beim RRX 5 nicht erfüllt.

„Durch den Instandhalter Siemens wird zusätzlich kontinuierlich an der Behebung von bestehenden Mängeln und Störungen gearbeitet, um die Verfügbarkeit der RRX-Flotte weiter zu erhöhen" (Zitat aus der Antwort der Landesregierung auf die Anfrage der Grünen). Damit nicht in Zukunft schon die erste Abfahrt in Wesel um 5:06 Uhr ausfällt!

Roland Schüler ❐

Hinweis: Für eine Dokumentation der Verkürzungen im zweiten Halbjahr 2019 siehe die Datei *RS_extra_03_RE_5.pdf* unter *www.vcd-koeln.de* > *RHEINSCHIENE* > *RHEINSCHIENE extra*.

Aktuelle Termine im Juni

Nicht verpassen!

Samstag, 20. Juni 2020,
ab 11h live auf RADKOMM.TV
RADKOMM 6 - Wir sind Bewegung
>> www.radkomm.de

Sonntag, 21. Juni 2020
Kölner Fahrrad Sternfahrt
>> www.sternfahrt-koeln.de

Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland – Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Nicolas Sommer,
Lissy Sürth

E-Mail: *rheinschiene@vcd-koeln.de*