VCD Regionalverband Köln

RHEINSCHIENE extra

Aktuelles zur Verkehrspolitik in der Region

Nr. 7 – 16. November 2020

Venloer Straße in Köln-Ehrenfeld

Radverkehrskonzept empfiehlt Verkehrsberuhigung

Das Radverkehrskonzept Ehrenfeld (RVKE) sieht die Umgestaltung der Venloer Straße vor. Ein Verkehrsversuch dazu sollte bereits im nächsten Jahr gestartet werden.

Nach im Oktober der online durchgeführten Bürgerveranstaltung steht das Radverkehrskonzept Ehrenfeld kurz vor der Verabschiedung durch die Politik. Die Beschlussvorlage mit Einzelmaßnahmen soll am 7. Dezember in die Bezirksvertretung Ehrenfeld eingebracht werden.

Die Venloer Straße ist im Konzept Teil des grünen Netzes: Rad- und Fußverkehr sollen auch in Zukunft die Hauptrolle spielen. Der heute schon erhebliche Anteil des Radverkehrs mit durchschnittlich 8.000 Radbewegungen und die hohen Unfallzahlen belegen, dass die aktuelle Gestaltung angepasst werden muss, um ein verträgliches Miteinander im Verkehr zu ermöglichen. Der Weg hierzu liegt in der Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, der mit 27 Prozent stadtein- und 49 Prozent stadtauswärts einen erheblichen Anteil hat. In sechs Planfällen wurden verschiedene Maßnahmen simuliert, diesen Anteil wirksam und zugleich für das Viertel verträglich zu reduzieren. Empfohlen wird vom Gutachter die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20, die den Durchgangsverkehr um 75 Prozent bei eher weiträumigen Verlagerungen verringern kann.

Sofortiges Handeln erforderlich

In jahrelanger Vorarbeit durch Gutachter, Verbände und die Bürgerschaft sind die Details der Venloer Straße hinreichend evaluiert worden. Jetzt ist es an der Zeit, die notwendigen Maßnahmen umzusetzen. Angesichts der Unfallzahlen und des hohen Radaufkommens ist es überfällig, die vorhandenen Parkplätze in Liefer- und Ladezonen sowie Fahr- und Lastenradstellplätze umzuwidmen, um kurzfristig und ohne bauliche Maßnahmen die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Unfallschwerpunkt Venloer Straße: Die Gefahren durch das Parken sollten schnell beseitigt werden.

Die ebenfalls angedachte Variante „Venloer Straße als Einbahnstraße" widerspricht hingegen den gesamtstädtischen Zielen, den Anteil des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Es drohen stattdessen höhere Geschwindigkeiten auf der Venloer Straße sowie ein starker Anstieg des Kfz-Verkehrs auf dem Gürtel zwischen Venloer und Vogelsanger Straße. Dies würde auch der im RVKE angestrebten Verbesserung der Radverkehrsbedingungen auf dem Gürtel entgegenwirken.

Versuch im Frühjahr 2021 starten

In einem Verkehrsversuch sollte ab Frühjahr 2021 die im Gutachten empfohlene Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs erprobt werden – und das nicht nur bis zum Gürtel, sondern bis zur Äußeren Kanalstraße. Die Venloer Straße mit Bahnhof in der Mitte und dem bald neu bebauten Heliosgelände muss als Einheit betrachtet werden, da sich inzwischen auch der nördliche Teil vom U-Bahnbau erholt hat und wieder mit Einzelhandel und Gastronomie gut bestückt ist.

Um diese für Köln neue Situation erlebbar zu machen, sind für den Verkehrsversuch bauliche Maßnahmen nötig: Die Schutzstreifen müssen entfernt, an möglichst vielen Stellen muss die gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraums ermöglicht werden. Dies lässt sich, wie Beispiele aus anderen Städten zeigen, durch kleine Veränderungen erreichen. Auch Köln hat inzwischen einige gute Erfahrungen, wie Severinstraße, Altstadt und nicht zuletzt die vielen Straßen mit der Wanderbaumallee zeigen.

Die Ehrenfelder*innen haben während der Entwicklung des RVKE gezeigt, dass sie bereit und auch in der Lage sind, sich konstruktiv einzubringen. Jetzt ist die Gelegenheit, sie auch in diesen Verkehrsversuch einzubinden. Zusammen ließe sich zum Beispiel für fünf Plätze in den nächsten Monaten eine temporäre Platzgestaltung erarbeiten, die im Rahmen des Verkehrsversuchs getestet werden kann.

Für Informationen zum RVKE siehe *www.stadt-koeln.de/artikel/67301/*. Anregungen und Rückmeldungen können direkt an *RVK-Ehrenfeld@stadt-koeln.de* geschrieben werden.

Melani Lauven, VCD-Arbeitskreis Rad ❐

In eigener Sache

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

Üblicherweise gibt es zwei „große" RHEINSCHIENEN pro Jahr. Aufgrund der Pandemie haben wir uns in diesem Jahr auf eine einzige Ausgabe beschränkt, die im August rechtzeitig vor den Kommunalwahlen erschienen ist. Im nächsten Jahr wird es dann wieder zwei Ausgaben geben, jedoch mit geänderten Erscheinungsterminen: Statt wie bislang eine Sommer- und eine Winterausgabe wird es von nun an eine Frühjahrs- und Herbstausgabe geben.

Zusätzlich informieren wir fortan auch mit einem **Newsletter** über unsere Aktivitäten und die Mobilität in der Region. Bei Interesse einfach eine E-Mail an *newsletter@vcd-koeln.de oder info@vcd-koeln.de* senden.

VCD Regionalverband Köln e.V. ❐

Köln-Dellbrück

Mehr Attraktivität für die Hauptstraße

In Köln-Dellbrück engagiert sich die Bürgerinititative „Freie Wege Dellbrück" für eine bessere Gestaltung der Hauptstraße ihres Viertels.

Die Dellbrücker Hauptstraße ist eine reine Einkaufs- und Durchfahrtsstraße ohne Aufenthaltsqualität und fast ohne Grün. Das große Angebot verschiedener Geschäfte zieht Kundschaft aus Dellbrück, umliegenden Kölner Stadtteilen und Bergisch Gladbach an. In den letzten Jahren ist ein leichter Leerstand zu verzeichnen, wahrscheinlich bedingt durch den zunehmenden Onlinehandel und steigende Mieten. Die jetzige Pandemie könnte die Situation der Einzelhändler verschärfen. Nach Geschäftsschluss ist die Straße fast menschenleer.

Sie hat kurzfristig zwischen Bergisch Gladbacher und Thurner Straße einige Zebrastreifen erhalten. Dort wurde auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 20 km/h reduziert.

Aktuelle Situation

Im zentralen Abschnitt zwischen den den Straßen „An der Kemperwiese" und „Von-der-Leyen-Straße" stehen dem motorisierten Verkehr etwa 7,10 Meter Fahrspuren und 2,50 Meter Parkflächen zur Verfügung. Dies entspricht rund 65 Prozent des Straßenquerschnitts von 14,60 Metern. Der Bürgersteig ist auf der hochfrequentierten östlichen Seite, wo sich unter anderem ein Supermarkt und Drogerien befinden, zwar zwei Meter breit, jedoch verringern Werbe- und Verkehrsschilder, Mülltonnen, parkende Räder und oft auch Autos den Raum teilweise so deutlich, dass Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Der westliche Gehweg ist einen Meter breiter, aber auch hier verengen Verkaufsbereiche, Stromverteiler und Parkautomaten die nutzbare Fläche. Den Fußgängern verbleibt damit nur ein relativ geringer Raum, obwohl sie quantitativ die größte Verkehrsgruppe darstellen. Insbesondere Personen mit Rollator, Kinderwagen oder im Rollstuhl bekommen häufig Probleme.

Zu enge Bürgersteige, die zudem an vielen Stellen zugestellt sind, und oft zu schnell fahrende oder falsch parkende Autos kennzeichnen derzeit die Dellbrücker Hauptstraße.

Flächengerechtigkeit statt Autodominanz

Die Initiative „Freie Wege Dellbrück" nutzte am 18. September den Parking Day, einen internationalen Aktionstag für menschenfreundliche Städte, dazu, alternative Gestaltungen für die Dellbrücker Hauptstraße vorzustellen und mit den Bürgern zu diskutieren. Dazu wurden fünf Parkplätze temporär zu einer Begegnungsstätte umgestaltet mit Bänken, Tischen, Pflanzen, einem Sonnenschirm sowie einer Mal- und Spielecke für Kinder. Das Herzstück der Aktion waren vier Stelltafeln mit einer Vision für eine schönere, sicherere Dellbrücker Hauptstraße. Am Beispiel einer „Shared Space"-Lösung wurde gezeigt, wie die Dominanz des Autos zugunsten einer flächengerechten Berücksichtigung von Fußgängern, Radfahrern und Öffentlichem Nahverkehr beseitigt werden kann. Durch mehr Grün, Bänke und Plätze sowie weniger Lärm und Abgase soll hier ein menschenfreundlicher Ort und Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen.

Skizze einer „Shared Space"-Gestaltung

Das Planungskonzept ist einfach und flexibel. Es gibt nur noch einen Bodenbelag und keine strikte Trennung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Der Fachbegriff für dieses Konzept lautet „Shared Space".

Die Straße wird in zwei Bereiche geteilt: Der westliche dient dem Aufenthalt und

Entreé an der Kreuzung mit der Straße „An der Kemperwiese": Skizzen des aktuellen Zustands und einer möglichen zukünftigen Gestaltung

Die Vision: eine attraktive Gestaltung mit viel Grün und zahlreichen Kommunikations- und Aufenthaltsflächen

ist sehr grün gestaltet, der östliche dient Fußgängern, Radfahrern, Bussen und Autos als gemeinsame Verkehrsfläche. Die Breite des östlichen Bereichs wird maßgeblich durch den sich begegnenden Busverkehr bestimmt, so dass an den wenigen „Engstellen“ zwischen den grünen Inseln und der seitlichen Bebauung eine Breite von sieben Metern vorgesehen ist.

Der westliche Bereich der Dellbrücker Hauptstraße wird mit unterschiedlich großen kreisförmigen grünen Inseln je nach Bedarf oder Wunsch bespielt. Auf diesen Inseln soll es Bäume mit Sitzmöglichkeiten geben, aber auch niedrigeren Bewuchs, Kunst oder Spielgeräte für Kinder. Zusätzlich sollen Fassaden und Dächer begrünt werden, so dass der Aufenthalt im Sommer – zumindest etwas – angenehmer wird. Bei Starkregen soll das Grün ebenfalls helfen und das Wasser soll langsam in die Kanalisation geleitet werden.

Die Zwischenräume im westlichen Bereich laden zum Flanieren und Aufenthalt ein. Im Schatten der Bäume soll es Gastronomie geben. Aus der reinen Einkaufs- und Durchfahrtsstraße wird so ein qualitativ hochwertiger Aufenthaltsraum mit Synergieeffekten für Gastronomie und Einzelhandel, somit auch wirtschaftlich interessant für Immobilienbesitzer und bestehende oder neue Inhaber.

Als Entreé (und prägnantes Fotomotiv) der neugestalteten Dellbrücker Hauptstraße könnte eine Sitztreppe mit der Aufschrift „DELLBRÜCK“ dienen, ergänzt durch einen Brunnen, der in warmen Sommern viele Kinder und Erwachsene anziehen wird.

Die Neugestaltung könnte sich von der Kreuzung der Dellbrücker Hauptstraße mit der Straße „An der Kemperwiese“ bis hin zur Bergisch Gladbacher Straße ziehen. In kurzen Abständen verkehrende Busse zwischen den Parkmöglichkeiten am Marktplatz und an der S-Bahn sorgen dafür, dass niemand schwere Tüten weit tragen oder 20 Minuten auf den nächsten Bus warten muss.

Wünsche und Anregungen der Dellbrücker Bürger

Auf einer eigenen Stelltafel lud die Initiative dazu ein, eigene Ideen zur künftigen Gestaltung zu dokumentieren. Das Angebot wurde rege angenommen. Dabei zeigte sich, dass die Eckpfeiler der vorgestellten Lösung – mehr Grün, zusätzliche Aufenthaltsflächen, breitere Wege für Fußgänger und Radfahrer – weitgehend geteilt wurden. Viele Bürger gingen sogar noch weiter und wünschten sich eine vollständige Sperrung der Straße für die private Automobilnutzung.

Insgesamt war die Resonanz sehr ermutigend. Die Initiative Freie Wege Dellbrück wird daher ihr Konzept für eine menschenfreundliche Dellbrücker Hauptstraße im ständigen Kontakt mit Bewohnern, Geschäftsleuten und anderen Interessenten weiter verfeinern und in die politischen Gremien einbringen.

Stefan Hurtmann (Freie Wege Dellbrück)
www.freie-wege-dellbrueck.de ❐

Ideen für grüne Inseln auf einer umgestalteten Dellbrücker Hauptstraße. Weitere Vorschläge (siehe Fragezeichen) sind willkommen.

Hintergrundinformationen

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht für Geschäftsbereiche in Ortszentren besondere Regelungen vor, die wir hier kurz vorstellen möchten.

Immer häufiger werden Geschäftsbereiche als Tempo-20-Zonen eingerichtet. Die Regelungen hierzu ergeben sich im Wesentlichen aus den Abschnitten 1c und 1d des § 45 der StVO.

Tempo-30-Zonen

Absatz 1c spezifiziert die Rahmenbedingungen für Tempo-30-Zonen. Diese können innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf eingerichtet werden. Die Zonen werden im Einvernehmen mit der Gemeinde eingerichtet, dabei darf sich der betroffene Bereich jedoch weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Ferner dürfen die Zonen nur Straßen ohne mit Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen sowie keine Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und Radwege umfassen. An Kreuzungen und

Einmündungen muss grundsätzlich die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten.

Tempo-20-Zonen

Erweitert werden diese Regelungen durch Absatz 1d, der festlegt, dass in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden können.

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist also technisch eine Tempo-30-Zone mit reduzierter Geschwindigkeit; etabliert sind in der Regel 20 km/h. Dies bietet eine Reihe von Vorteilen für den Fuß- und Radverkehr:

- Radfahrende können mehrheitlich im fließenden Verkehr mitfahren. Es besteht für Kfz keine Erfordernis, diese zu überholen.
- Der Entfall von Markierungen wie Mittel- oder Radstreifen entschleunigt den Verkehr. Das Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO) rückt in den Vordergrund.
- Rechts-vor-Links zwingt zu vorsichtiger Fahrweise in Kreuzungsbereichen.
- Fußgänger können bedingt durch die reduzierte Geschwindigkeit der Fahrzeuge leichter die Fahrbahn queren.
- Der Wegfall von Schildern und Ampelanlagen innerhalb der Zone sorgt für ein aufgeräumteres Stadtbild.

Auf der anderen Seite gelten Einschränkungen, die sich in Einzelfällen nachteilhaft auswirken können:

- Gesicherte Überwege wie Zebrastreifen sind nur ausnahmsweise erlaubt. Kinder und Senioren müssen Umwege in Kauf nehmen, wenn sie die Fahrbahn nicht ungeschützt queren wollen.
- Die Anordnung auf Straßen mit überörtlicher Bedeutung ist ausdrücklich ausgeschlossen. Entsprechende Zonen sind daher im Innenstadtbereich selten flächendeckend realisierbar.

Pierre Beier ❐

Wanderbaumallee Köln

Erfolg im VCD-Aktivenwettbewerb

Großes Dankeschön an alle Freund*innen!

Seit über einem Jahr ist die Wanderbaumallee in Kölner Stadtteilen unterwegs und immer mehr Kölner*innen sind begeistert und beteiligen sich aktiv. Wir freuen uns, dass so viele ihre Fähigkeiten und Ideen einbringen. Das rege Interesse zeigt, dass die Kölner*innen ihre Straßen zurückerobern und ihre Stadt aktiv gestalten wollen und dies auch tun.

Wir freuen uns auch über den Gewinn des diesjährigen VCD-Aktivenwettbewerbs. Wir haben uns dabei gegen großartige Konkurrenz aus dem ganzen Land durchgesetzt.

Unser Köln und der öffentliche Straßenraum sind in erster Linie für die Menschen da und nicht für Autos. Auch die Klimakrise und Corona machen deutlich, dass unsere Städte dringend mehr Platz für Menschen und für Grün brauchen.

Melani Lauven ❐

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*