

## Stefan Jungheim

Neusser Str. 30-32 • D-50670 Köln • Tel.: 0221 / 730106

S.Jungheim • Neusser Str. 30-32 • 50670 Köln

Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Postfach 10 35 64

50475 Köln

Köln, 03.04.2012

**Mein Schreiben vom 06.03.2012 (Verkehrszeichens Nr. 254 /Verbot für Radfahrer im Rheinufertunnel)  
Ihre Antwort 662/21 Ke vom 27.03.2012**

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

vielen Dank für Ihr ausführliches Schreiben zum Thema „*Verbot für Radfahrer für den Rheinufertunnel*“. Wie Sie sich sicherlich vorstellen können, bin ich mit Ihrer Entscheidung, das Verbot für Radfahrer für den Rheinufertunnel beizubehalten, nicht einverstanden.

Ich kann selbstverständlich nachvollziehen, dass Sie vermeintlich bestehende Gefahren gegenüber anderen Wünschen und anderen Rechtsgütern abwägen müssen. Weiterhin sehe ich natürlich ein, dass ich als Radfahrer keine Bevorzugung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern einfordern kann – außer es wäre explizit politisch und verkehrsplanerisch gewünscht. Ich möchte aber deutlich betonen, dass es mir nicht primär um eine möglichst schnelle Verbindung geht. Wenn dies jeder Verkehrsteilnehmer einfordern könnte, gäbe es vermutlich ein unentwirrbares Durcheinander. Damit ein solches Durcheinander nicht entsteht, gibt es Gesetze, anerkannte Regeln und Empfehlungen von Verkehrsexperten und natürlich einen Ermessensspielraum der zuständigen Behörden.

Mir geht es vorwiegend um die Verkehrssicherheit an besagter Stelle. Im Gegensatz zu Ihnen bin ich tatsächlich der Ansicht, dass eine Fahrt mit dem Fahrrad durch den Rheinufertunnel sicherer ist, als die Fahrt über die Rheinuferpromenade.

Wie ich in meinem letzten Schreiben schon ausgeführt habe, ist der Straßenverlauf im Rheinufertunnel gleichförmig, geradlinig und sehr übersichtlich. Als Fahrradfahrer ist man im Blickfeld der anderen Verkehrsteilnehmer und dort – selbst aus größerer Entfernung – sehr gut erkennbar.

- 2 -

Lassen Sie mich bitte zu den einzelnen Erwägungen, die zu Ihrer Entscheidung geführt haben, meine Sichtweise erläutern:

a) Verkehrsbelastung / Schwerlastverkehr / Radverkehrsführung

Mit Sicherheit sind die Rheinuferstraße und der Rheinufertunnel eine Hauptroute für den innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehr. Die ERA 2010, empfiehlt im Punkt 2.3.3 für solche Straßen eine Trennung zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr. Weiterhin heißt es aber hier:

*„(...) Wenn dies aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich ist, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder – in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – verkehrsrechtliche Maßnahmen der Belastungsbereich III oder II erreicht werden kann.(...)“*

Verkehrsrechtlich haben Sie den Rheinufertunnel bereits entschärft, da Sie anstatt 70km/h mittlerweile eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h angeordnet haben. Ob hier weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen wünschenswert wären, lasse ich hier einmal offen. Die ERA 2010 führt aber weiter aus:

*„(...) Anderenfalls soll durch Maßnahmen der Netzplanung dem Radverkehr eine **zusätzliche** Alternativroute angeboten werden. (...)“*

Die ERA 2010 empfiehlt nicht, dass bei einer entsprechenden Verkehrsbelastung diese Strecke für den Radverkehr gesperrt wird, sondern dass eine **zusätzliche** Alternative angeboten werden soll. Das Wort „*Alternative*“ bedeutet eindeutig, dass dem Radfahrer eine Wahlmöglichkeit gegeben werden soll. Da Radfahrer eine sehr heterogene Gruppe darstellen, sollte es den einzelnen Verkehrsteilnehmern überlassen werden, durch den Tunnel **oder** über die Rheinuferpromenade zu fahren. Dieses sieht die ERA 2010 eindeutig vor.

Es kann doch nicht sein, dass Radfahrer ausgesperrt werden nur weil sich keine Radverkehrsanlage einrichten lässt. Nach StVO ist für Radfahrer die Benutzung der allgemeinen Fahrbahn die Regel und keine Ausnahme! Eine attraktive Alternativroute durch die Altstadt wäre sehr willkommen, sollte aber – wie das Wort schon aussagt – als weitere „**Alternative**“ zum Rheinufertunnel angesehen werden, nicht als Ersatz.

b) Enge im Tunnel

Die Polizei Köln / Direktion Verkehr moniert die Enge im Tunnel. Eine derartige dreispurige Straße kann definitiv nicht als „eng“ bezeichnet werden. Wenn aufgrund einer festgestellten „Enge“ der Radverkehr verboten werden soll, fehlt mir persönlich der Nachweis, dass alle anderen für Radfahrer zugelassenen Straßen wesentlich weitläufiger wären. Ein Gefühl der Enge kann höchstens durch den rundum geschlossenen Raum auftreten, dieser Eindruck ist jedoch primär nicht wesentlich für die Verkehrssicherheit.

- 3 -

- 3 -

c) Ausweichraum im Tunnel

Die Polizei Köln / Direktion Verkehr sieht einen fehlenden Ausweichraum im Tunnel als zu gefährlich an. Dies ist aber keine Besonderheit des Rheinufertunnels, sondern er findet sich an fast jeder Hauptverkehrsstraße im Kölner Stadtgebiet. Der einzige Unterschied in Tunnel liegt darin, dass sich auf den anderen Straßen keine Tunnelwand, sondern eine „Wand“ aus parkenden Fahrzeugen befindet. Auch hier ist definitiv kein rechter Ausweichraum vorhanden. Diese „Wand“ aus parkenden Autos ist sogar gefährlicher als eine Tunnelwand. Eine Tunnelwand öffnet z.B. nicht unvermittelt ihre Türen und provoziert hierdurch Unfälle.

Viele Schutzstreifen und Radfahrstreifen werden dicht an parkenden Fahrzeugen vorbeigeführt, aber im Tunnel soll der fehlende Ausweichraum als besonderer Sicherheitsmangel gelten. Bitte gestehen Sie mir zu, dass ist diesen Punkt nicht als Argument gelten lassen kann.

Selbst wenn keine parkenden Fahrzeuge vorhanden wären, existiert an fast allen Straßen ein Bürgersteig, der mit einem entsprechenden Bordstein abgegrenzt ist und ein plötzliches Ausweichen praktisch nicht ohne Sturz zulässt.

d) Anstieg / Fahrschwenker

Der Anstieg im Tunnel ist relativ kurz und auch nicht übermäßig steil.

Nach StVO §5 Abs. 4 gilt:

*„(...) Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern (...) eingehalten werden. (...)“*

Dieser Seitenabstand sollte beim Überholen eines Radfahrers mindestens 1,5m betragen. Hier sind die radfahrertypischen leichten Fahrschwenker bereits berücksichtigt. Sollte ein Radfahrer ausnahmsweise einmal wesentlich stärkere „Schwenkbewegungen“ durchführen, muss ein Autofahrer dies generell beim Überholen berücksichtigen und gegebenenfalls einen größeren Seitenabstand einhalten.

Sie können doch nicht im Tunnel den Radverkehr verbieten, weil Sie unterstellen, dass andere Verkehrsteilnehmer die StVO nicht einhalten würden.

Die Rampen zu den Rheinbrücken sind sicherlich nicht minder steil. Hier berücksichtigen Sie für Radfahrer auch keinen zusätzlichen Raum für Schwenkbewegungen. Mir ist noch nie aufgefallen, dass Radwege generell an den Brückenanstiegen breiter ausgeführt sind (z.B. Mülheimer Brücke). Im Gegenteil - ich behaupte, dass der zur Verfügung stehende Raum im Rheinufertunnel (1,5m notwendiger Seitenabstand beim Überholen + Fahrradbreite + notwendiger Abstand zum rechten Fahrbahnrand) größer ist als an vielen anderen Anstiegen / Brückenrampen im Stadtgebiet. Vom Gegenteil lasse ich mich gerne von Ihnen überzeugen.

Nur nebenbei: Bei unseren Nachbarn im Rheinisch-Bergischen-Kreis müsste man bei dieser Argumentation viele Straßen generell für Radfahrer sperren. Dies habe ich aber noch nicht feststellen können.

- 4 -

- 4 -

e) Alternative Route über die Rheinuferpromenade

Mich verwundert es sehr, dass Sie tatsächlich die Rheinuferpromenade als Alternative anbieten. Zunächst suggeriert „**Alternative**“, dass ich eine Wahlmöglichkeit zwischen Rheinuferpromenade und Rheinufertunnel habe (Alternative = Wahlmöglichkeit, s.o.). Diese Wahl habe ich aber aufgrund des Zeichens 254 an der Einfahrt des Rheinufertunnels nicht.

Erst letzte Woche hat die Expertengruppe „Velo 2010“ in Anwesenheit von u.a. Herrn Albers (Polizeipräsident), Herrn Simon (Leiter der Direktion Verkehr) und Herrn Harzendorf (Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik) die Unfallstatistik zum Thema „*Mehr Sicherheit im Radverkehr*“ vorgestellt. Sämtliche Experten stellen einstimmig fest, dass die Hauptursachen für Fahrradunfälle durch Fahren auf dem Gehweg (*Konflikt Radfahrer und Fußgänger*) und durch Fahren auf dem Radweg entgegen der Fahrtrichtung (*Konflikt Radfahrer untereinander im Gegenverkehr*) begründet sind.

Wenn ich mir die Unfallsituationen auf der Internetseite „Velo 2010“ betrachte, gibt es dagegen fast keine Unfälle mit Radfahrern im Längsverkehr.

Ihre Argumentation berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse der o.g. Unfallstatistik nicht und kehrt die notwendige Lehre hieraus vollkommen um. Ihrer Argumentation folgend ist es für mich als Radfahrer sicherer, wenn Sie mich entgegen der Vorgaben der StVO von der Fahrbahn holen und mich stattdessen auf einen Gehweg mit starkem Fußgängerverkehr lotsen, auf welchem zusätzlich noch Radfahren in beide Richtungen freigegeben ist. Wie bereits angedeutet, steht dies den Erkenntnissen von „Velo 2010“ diametral entgegen. Die festgestellten Haupt-Unfallursachen werden durch Ihre Anordnung in eklatanter Weise kombiniert und dem radfahrenden Bürger als besonders sicher ans Herz gelegt. Natürlich muss man als Radfahrer auf einem freigegebenen Gehweg besondere Rücksicht walten lassen, aber Sie können doch keinen Gehweg aus Sicherheitsgründen als alleinige Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr propagieren – erst recht nicht, wenn eine ideale Verbindung wie der Rheinufertunnel vorhanden ist.

Auch hier möchte ich nochmals die ERA 2010 heranzuführen. Unter Punkt 3.6 (Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr) heißt es eindeutig:

*„(...) Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehr gering ist. (...)“*

Auf der Rheinuferpromenade ist weder die Netzfunktion noch die Aufenthaltsfunktion gering. Eine gemeinsame Führung ist hier eigentlich nicht vertretbar, und Sie verschärfen die Situation noch dadurch, dass Sie das Radfahren im Rheinufertunnel verbieten.

- 5 -

## Stefan Jungheim

Neusser Str. 30-32 • D-50670 Köln • Tel.: 0221 / 730106

- 5 -

### Fazit:

Letztendlich kann ich von meiner Seite aus nur das Fazit ziehen, dass man sich generell an die anerkannten verkehrstechnischen und –rechtlichen Regeln zum Radverkehr halten sollte und hierfür die ERA 2010 zurate zieht.

Das Bundesverkehrsministerium und auch das nordrhein-westfälische Landesverkehrsministerium hat die ERA 2010 verbindlich für Radverkehrsplanungen festgeschrieben. Meines Wissens nach sollen diese Grundsätze auch in Ihrem Hause als verbindliche Richtlinie berücksichtigt werden. Bitte klären Sie mich auf, falls ich hier einer Falschinformation aufgesessen bin. Für bestehende Straßen wird deren Anwendung von allen Experten empfohlen.

Die ERA 2010 bietet bei der vorliegenden Verkehrssituation als einzige Möglichkeit nur die weiter oben genannte Variante an:

*„(...)Im Belastungsbereich IV ist das Trennen aus Sicherheitsgründen geboten. Wenn dies aufgrund von Flächenrestriktionen nicht möglich ist, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder – in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – verkehrsrechtliche Maßnahmen der Belastungsbereich III oder II erreicht werden kann. Anderenfalls soll durch Maßnahmen der Netzplanung dem Radverkehr eine **zusätzliche** Alternativroute angeboten werden. (...)“*

Die Betonung liegt hier eindeutig auf „**zusätzliche** Alternativroute“. Diese Variante ist auch die kostengünstigste, da keine baulichen Veränderungen notwendig sind.

Ich möchte Sie bitten, dass Sie meine Argumentation vorbehaltlos prüfen und die Gesamtsituation nochmals mit dem Team des Fahrradbeauftragten und der Direktion Verkehr der Kölner Polizei diskutieren.

Ich würde mich freuen, wenn Sie sich dieser Argumentation anschließen könnten und die Zeichen 254 von den Einfahrten in den Rheinufertunnel entfernen würden. Ich möchte nochmals betonen, dass hier vorwiegend die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund stehen sollte, die mit einer ausschließlichen Führung des Radverkehrs über die Rheinufersperrpromenade definitiv nicht ausreichend berücksichtigt und mit den anerkannten Regeln der Radverkehrsführung nicht in Einklang zu bringen ist.

Ich bitte um Ihre – hoffentlich positive – Rückmeldung zu meinem Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Jungheim