

PP Köln / Direktion Verkehr
Direktionsführungsstelle
SG 4 – 61.06.02

Köln, den 22.04.2021

Radweg im Straßentunnel Rheinuferstr.

E-Mail-Anfrage Stadt Köln vom 21.04.2021

Aus polizeilicher Sicht wird die Freigabe des Rheinfertunnels für den Zweirichtungsradverkehr **sehr kritisch** gesehen.

Der Rheinfertunnel, als Teil der Bundesstraße B 51, stellt eine der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachsen in Köln dar.

Sie ist Pendlerstrecke für den Berufsverkehr.

Über die Rheinuferstraße wird ein Großteil des Schwerlastverkehr als Ziel- und Lieferverkehr für die Kölner Innenstadt abgewickelt.

Verkehrsstörungen im Rheinfertunnel haben heute schon erhebliche Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs im gesamten Innenstadtbereich.

Ein Zweirichtungsradweg im Rheinfertunnel kann aus hiesiger Sicht nur in Fahrtrichtung Norden, unter Wegfall der rechten Fahrspur für den Kfz-Verkehr, verwirklicht werden.

Aus Verkehrssicherheitsgründen sollte dieser Radfahrstreifen mittels Leitplanken oder ähnlichen Trennungen baulich von den Fahrspuren des Kfz-Verkehrs abgetrennt werden.

Nach Einrichtung dieses Radfahrstreifens besteht für den Kfz.-Verkehr aus Rtg. Süden in Richtung Norden faktisch nur noch eine Einspurigkeit.

Der linke Fahrstreifen in der Tunnelröhre weitet sich am Knoten Trankgasse in zwei Linksabbiegespuren auf.

Durch diese Fahrstreifeneinschränkung sind starke verkehrliche Verkehrseinschränkungen und Staulagen absehbar.

Im Falle eines Schadensereignisses in Form eines Verkehrsunfalles oder brennenden Fahrzeuges etc. wird der Freiraum für Einsatzmaßnahmen durch eine bauliche Abtrennung des Radfahrstreifens stark eingeschränkt.

Durch diese Einschränkungen sind auch zeitliche Verzögerungen im Einsatzfall zu befürchten.

Aus hiesiger Sicht sollten andere Verkehrswege für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zum Passieren

der Altstadt erschlossen werden.

Die Kragplatte am Kölner Rheinufer wird in der nächsten Zeit erneuert.

Dieses Bauvorhaben sollte dahingehend genutzt werden zu prüfen, ob nicht durch eine Verbreiterung dieser Kragplatte ein genügend großer Verkehrsraum zur Abwicklung des Fuß- und Radverkehr am Kölner Rheinufer entstehen könnte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Polizeihauptkommissar

Polizeipräsidium Köln

69 - Frau Rode

1. Schreiben ab

Sehr geehrte Frau Rode,

anbei die „Machbarkeitsstudie für den Tunnel Rheinuferstraße – Nutzung für Radfahrer“ sowie die Stellungnahmen des Sicherheitsbeauftragten und der Untersuchungsstelle nach RABT.

Wie Sie unter Punkt 3.3 auf Seite 17 der Machbarkeitsstudie ersehen können, wird von einer richtlinienkonformen Ausstattung des Tunnels Rheinuferstraße nach EABT-80/100 (Ertüchtigung) ausgegangen, um die Nutzung für Radfahrer überhaupt zu ermöglichen.

Das Tunnelmanagement empfiehlt Ihnen, von einer weiteren Verfolgung des Tunnels Rheinuferstraße für die Nutzung durch Radfahrer Abstand zu nehmen.

Die sicherheitsrelevanten Gründe gegen einen Radweg im Gegenverkehr stellen sich wie folgt dar:

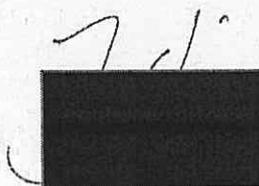
- Durch den Auftrag des Brandschutzes nach ZTV-Ing. und des Schallschutzes für die Radfahrer wird die lichte Breite des Tunnels verkleinert. Für den Verkehr und den Notgehwegen verbleibt somit noch weniger Platz. Durch den Einbau einer Radspur sinkt somit die Sicherheit der Tunnelnutzer.
- Bildung einer Rettungsgasse oder ein Durchfahren der Rettungskräfte zur Altstadt-Nord ist bei Stau nicht mehr möglich.
- Durch die Raser im Tunnel sind die radfahrenden Tunnelnutzer (Kinder) besonders gefährdet.
- Gesundheitsschädliche Risiken durch schädliche Emissionen der Fahrzeuge für die Radfahrer (ganz gravierend bei Stau).
- Entwässerung nur über den Radweg möglich (nicht RABT konform)

Möchten Sie trotz der genannten sicherheitsrelevanten Gründe und der Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten die Umsetzung des Radwegs weiterhin verfolgen!?

Bitte geben Sie uns hierzu eine kurze Rückmeldung ob wir die nächste Planungsstufe beauftragen sollen, um die verbleibenden möglichen Varianten des Radweges vertieft untersuchen zu lassen?

Mit freundlichen Grüßen





2. zur Verf. 691/21

E: 01.02. 2021

691/21

Radverkehr im Straßentunnel

hier: Machbarkeitsstudie bei Nutzung von Radfahrer im Rheinufertunnel

Sehr geehrter [REDACTED]

In ihrer Mail vom 07.12.20 wurde ich von ihnen aufgefordert eine Prüfung der o.g. Machbarkeitsstudie durchzuführen.

Die in der Studie erwähnten Stellungnahmen/Gutachten 15, 16, 17 und 18 (s. Literaturnachweis) lagen mir zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Prüfung nicht vor.

Der Rheinufertunnel ist mit 590m der längste Kölner Tunnel und als Teil der Bundesstraße 9 eine der Nord-Süd Hauptverkehrsachsen. Er wird täglich von fast 50.000 Fahrzeugen befahren wobei der Schwerlastanteil bei knapp über 3 % liegt. Er besitzt an den Portalen Steigungen von 6% bis 7% mit anschließenden Ampelanlagen und zeitgleicher Verjüngung von 3 auf 2 Fahrspuren. Er besitzt Notgehwege und eine Entwässerung die nicht RABT konform sind.

Alle genannten Eigenschaften verursachen immer wieder Staus (erhöhte Unfallgefahr), haben im Brandfall keine Möglichkeit der Selbstrettung für Gehbehinderte und erschweren die Instandhaltung- und Kontrollgänge (Notgehwege), erschweren die Fremdrettung und wirksame Löscharbeiten (Entwässerung) – es ist zum jetzigen Zeitpunkt ein schwieriger Tunnel.

Durch die Erweiterung des Tunnels um eine Radfahrbahn im Gegenverkehr ist der Rheinufertunnel m.E. noch kritischer zu sehen. Hierbei sind die noch schmäler werdenden Notgehwege, die Verjüngung auf eine Spur, die Verengung der linken Fahrspur auf 3m und die Entwässerung über den Radweg zu erwähnen. Des Weiteren kann im Tunnel als eine der Hauptverkehrsachse keine Rettungsgasse gebildet werden. Die Nutzung des Radweges für die Einsatzdienste im Ereignisfall ist in jedem Fall zu gefährlich und wird von ihnen auch nicht in Erwägung gezogen. Es ist immer mit entsprechendem Radverkehr und teilweisen hohen Geschwindigkeiten (Gegenverkehr und Gefälle), so wie in der Studie beschrieben, liegen gelassenen Fahrrädern zu rechnen. Ich möchte hier nicht unerwähnt lassen, dass ein eingesetztes Feuerwehrfahrzeug gem. der Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr eine Arbeitsbreite von 7m benötigt. Somit ist der Radweg absolut ausgeschlossen.

Da der Rheinufertunnel als Teil der B9 zum Vorbehaltsstraßennetz gehört sind auch die Einsatzdienste (Feuerwehr und Polizei) um Stellung zu bitten.

Fazit:

Der jetzt schon schwierige Rheinufertunnel wird mit der beabsichtigten Erweiterung um eine Radfahrbahn im Gegenverkehr aus sicherheitstechnischer Sicht für alle Verkehrsteilnehmer und Einsatzdiensten nicht sicherer – ganz im Gegenteil - und ist deshalb nicht umzusetzen.



Sicherheitsbeauftragter n. RABT