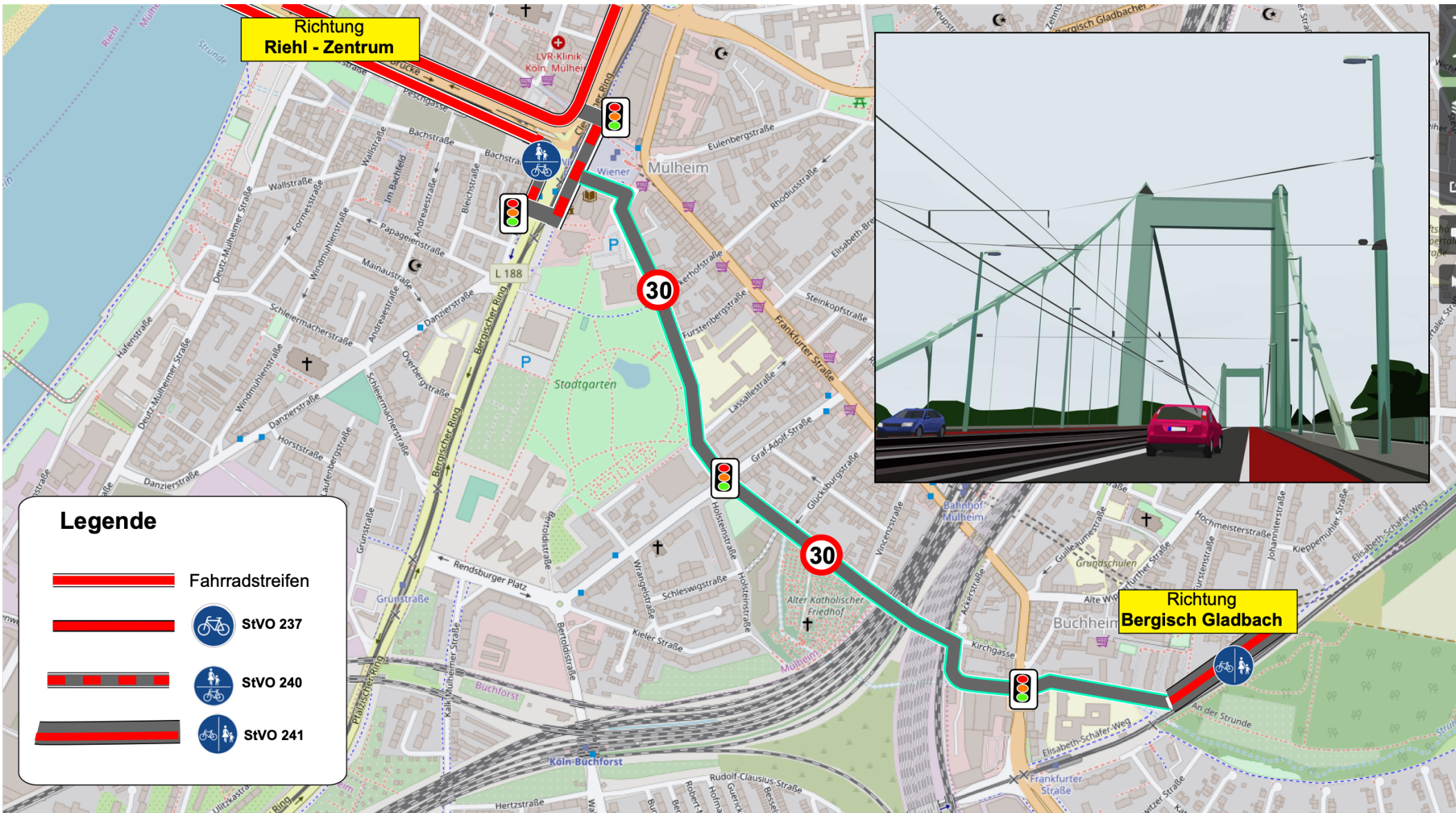


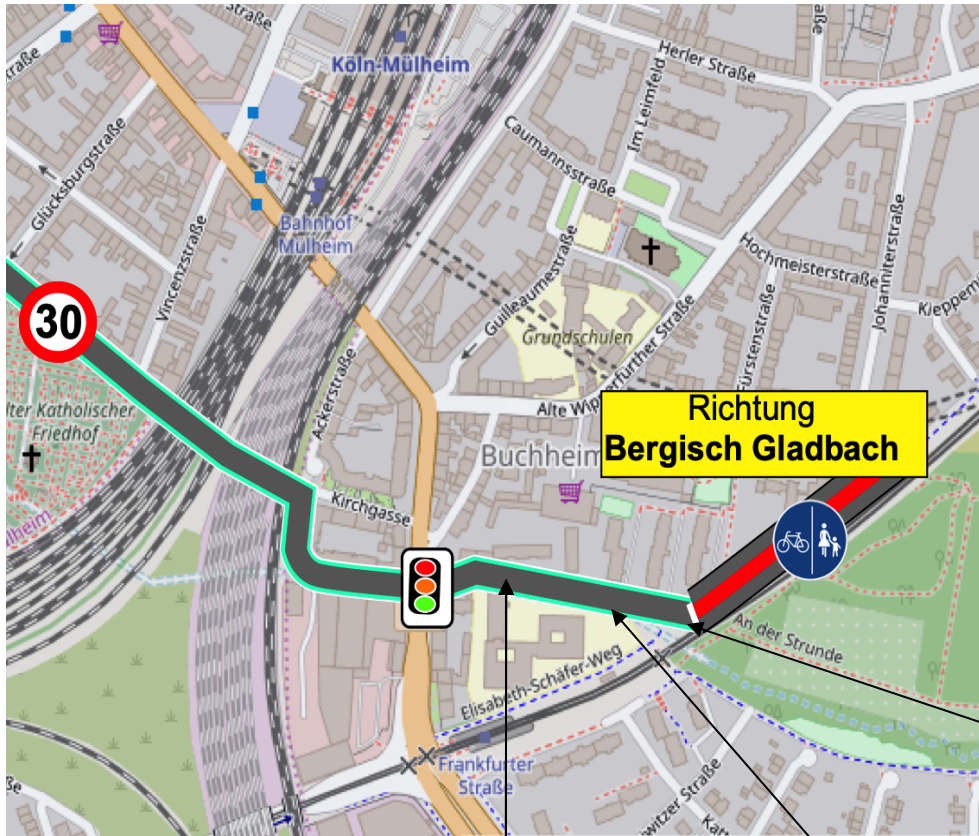
Radschnellverbindung GL-K

Zweigstrecke zur Mülheimer Brücke

Bestandsaufnahme



1. Abschnitt: Arnsberger Straße (Elisabeth-Schäfer-Weg - Frankfurter Str.)



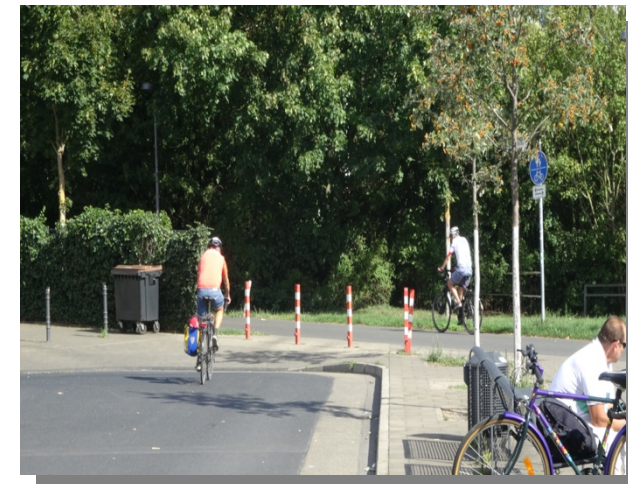
Dieser Abschnitt ist der Beginn der Zweigstrecke zur Mülheimer Brücke. Vom Elisabeth-Schäfer-Weg kommend folgt die Route der Arnsberger Straße.

Bestand:

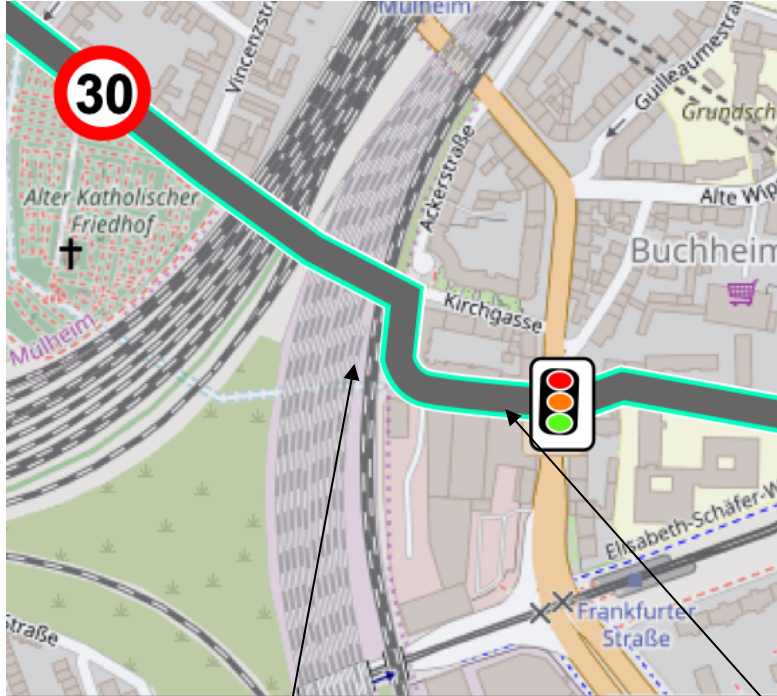
Anliegerstraße mit Rechts-Vor-Links-Regelung, Zum E-Schäfer-Weg hin als Sackgasse. Das Verkehrsgeschehen ist überschaubar.

Verbesserungswürdig:

massenhaftes Falschparken insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Frankfurter Str., Bordsteinabsenkung am Anschluss Elisabeth-Schäfer-Weg notwendig.



2. Abschnitt: Arnsberger Str. (Frankfurter Straße - Bahnunterführung)



Die Querung der Frankfurter Straße erfolgt signalgesteuert (langes Warten).

Anschließend folgt die Route weiter der Arnsberger Straße bis Einmündung Kirchgasse/Sonderburger Straße an der Bahnunterführung.

Bestand:

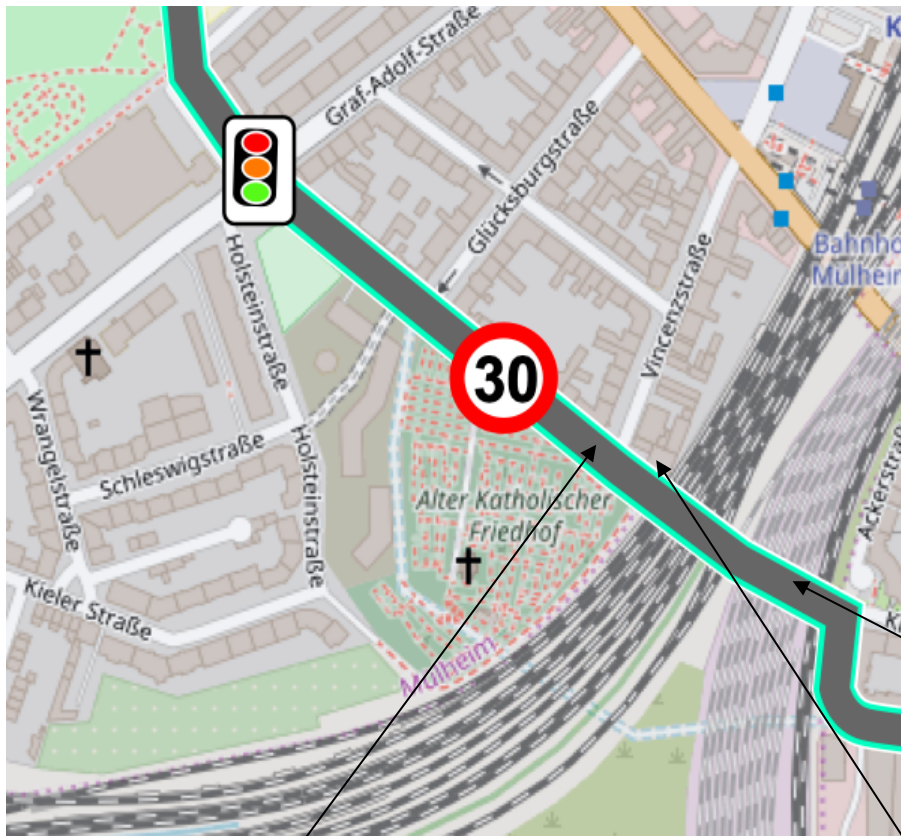
Fließender motorisierter Verkehr überschaubar, allerdings ist dort häufiges Parken in zweiter Reihe zu beobachten

Verbesserung:

Die Lichtsignalanlage (Frankfurter Straße) gehört optimiert, d.h. Verkürzung der Wartezeit, Bedarfsanforderung mittels Kamera



3. Abschnitt: Sonderburger Str. (Bahnunterführung – Graf-Adolf-Str.)



Die Radschnellverbindung folgt der Sonderburger Straße bis zur Kreuzung Graf-Adolf-Straße (Ampel).

Bestand:

- Bahnunterführung: tagsüber schwach beleuchtet
- ungünstige Verkehrsinsel (Höhe Vincenzstr.)
- überschaubarer fließender MIV
- Rechts-Vor-Links-Regelung
- Häufiges Falschparken (Gehwege, zweite Reihe)

Verbesserungswürdig:

- Optimierung der Beleuchtung sowie
- Schutzstreifen mit Reflektoren (Bahnunterführung)
- Beseitigung o.g. Verkehrsinsel oder
- neue Fahrbahnmarkierung



4. Abschnitt: Graf-Adolf-Straße - Wiener Platz



Bestand:

Der Wiener Platz wird am südöstlichen Ende zwischen dem Mülheimer Bezirksrathaus und Woolworth erreicht. Anschließend folgt der Radschnellverbindung der Südseite des Platzes bis Erreichen der Stadtbahn-haltestelle der Linie 4.

Aufgrund der Barriere-Wirkung, durch den Straßenzug Clevischer – und Bergischer Ring zusammen mit der Stadtbahn (Linie 4) trennen sich die Richtungsbeziehungen:

1. Richtung Mülheimer Brücke:
Über die nördliche Furt (Ampel)
2. Von Mülheimer Brücke kommend:
über die südliche Fußgängerfurt (Ampel)



Wiener Platz (Nordseite)



Bestand (nördliche Seite):

Zur nördlichen Furt gelangt man über einen unübersichtlich gestalteten kombinierten Fuß- und Radweg, der der Stadtbahn (Linie 4) parallel nach Norden folgt.

Anschließend queren Radfahrer und Fußgänger an relativ enger Stelle die Gleise der Stadtbahn wo eine Bedarfsanforderungsampel aufwartet.

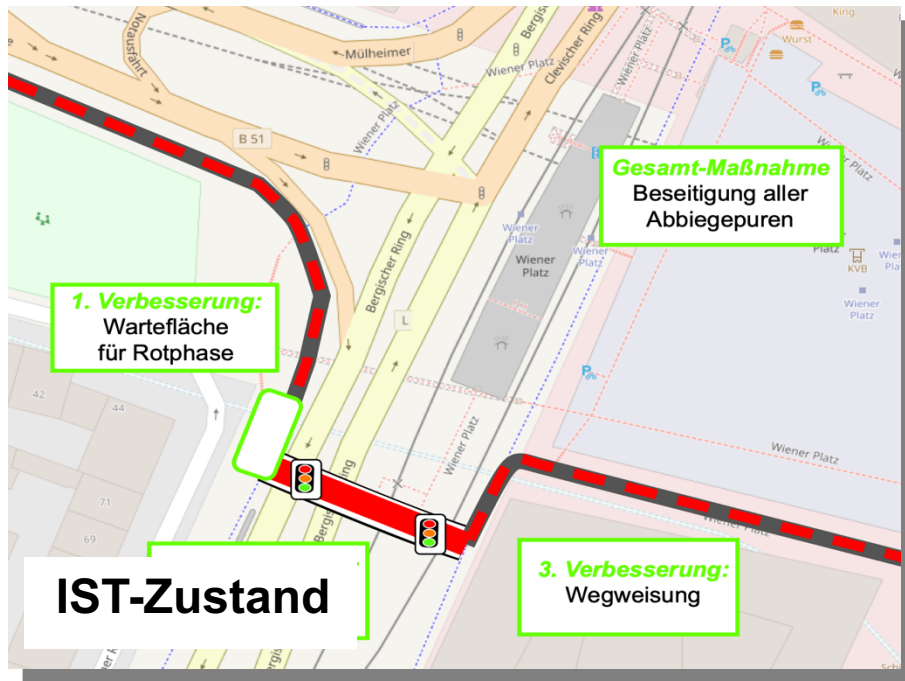
Aufstellfläche zwischen Stadtbahn und Fahrbahn (Clevischer Ring) ist so schmal, dass sich die querenden Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle einander nicht begegnen können. Folge: Es warten ganze Menschentrauben auf der Fahrbahn.

Zudem müssen Fußgänger u.U. zwei Ampelphasen einkalkulieren, um den Clevischen Ring und die Brückenauffahrt vollständig zu queren.



Wiener Platz (Nordseite Fortsetzung)

Verbesserungswürdig:



- Weg parallel zur Haltestelle

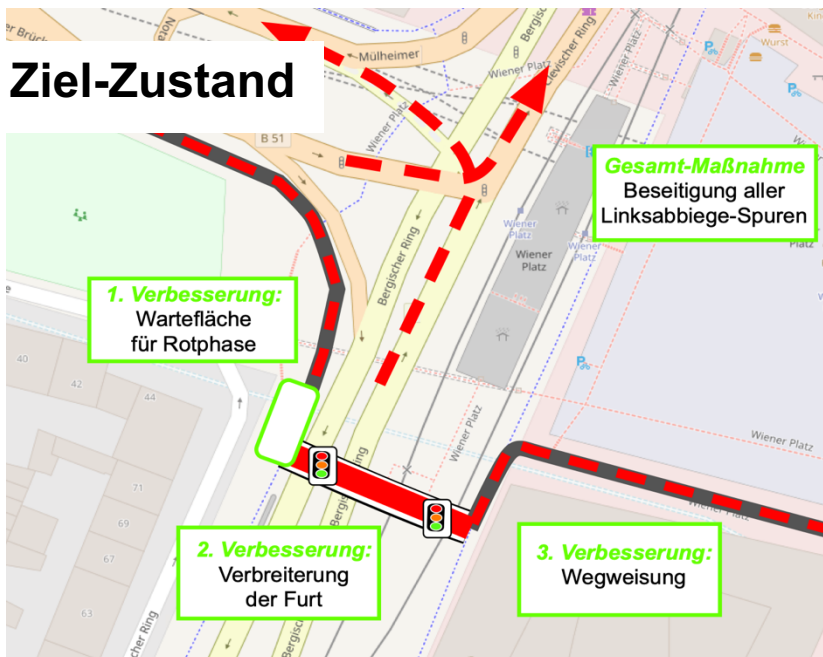
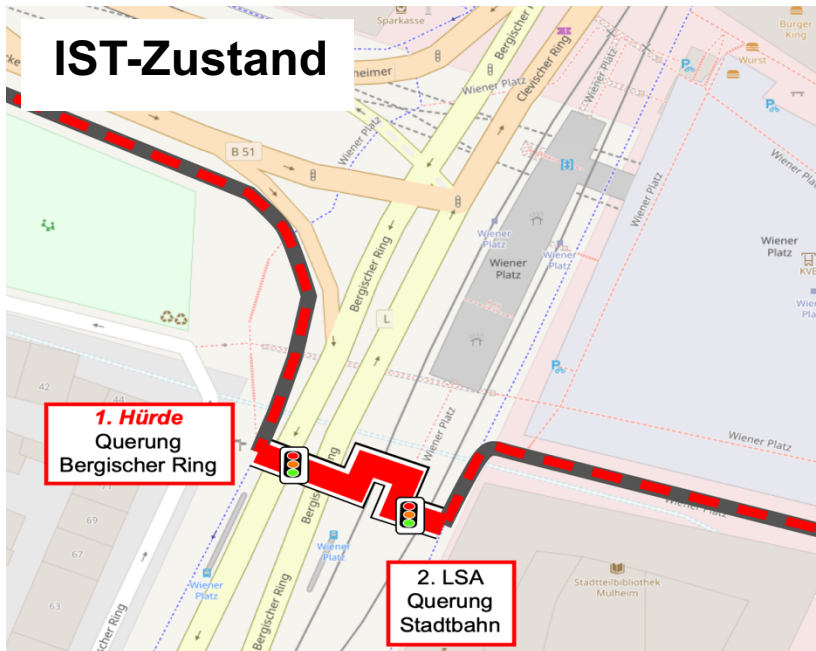
- Fahrradabstellanlagen, Straßenbeleuchtung und unbedacht platzierter „Kunstgegenstand“ machen diese Wegführung unübersichtlich
- Es wird vorgeschlagen die Fahrradabstell-plätze in vorhandene Nischen zu verlegen
- Die Straßen-bzw. Haltestellenbeleuchtung muss an den Wegesrand verlegt werden und der Weg komplett eben sein.

- Nördliche Furt:

- Verlegung derselbigen in die Fluchtlinie der Buchheimer Straße (wie einst vor dem Umbau 1997)
- Beseitigung einer MIV-Spur und Verlegung des Mittelstreifens Richtung Westen.
- südwärts (Brückenauffahrt): zugunsten eines angemessenen Fahrradstreifens Richtung Mülheimer Brücke
- Verlegung der Ampelanlage für den MIV an die neue nördliche Furt



Wiener Platz (Südseite)



Bestand (südliche Seite):

Auf der Südseite ist die Situation für Radfahrer aus Richtung Mülheimer Brücke weniger kritisch.

Kleine Maßnahmen können die Situation jedoch noch weite

Verbesserungswürdig:

- Ausweisung einer Wartefläche vor der Ampel (Westseite)
- Verbreiterung der Furt
- Wegweisung Richtung GL

Rahmenbedingung:

- Beseitigung der Abbiegespur auf die Brücke
- Verlegung des Mittelstreifens Richtung Osten

Dem durchlaufende MIV, insbesondere Schwerlastverkehr sollte bevorzugt auf, von und zur Zoobrücke gelenkt werden, um die Mülheimer Brücke zu entlasten.

• Ausblick

Die Stadt Köln erwägt, den motorisierten Individualverkehr (MIV) dauerhaft mit je einer Fahrspur pro Richtung beizubehalten.

Ähnlich wie bei der Kennedybrücke in Bonn könnten dem MIV jeweils ein 1,5 fach breiter Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Dadurch wird Platz für Fahrradstreifen frei, die es ermöglichen künftig ungehindert vom Fußgängerverkehr schnell und bequem von einer Rheinseite zur anderen zu gelangen.

