

# Protokoll - Anregungen BV 2021

Am 23. Juni fand eine Begehung der Schulumgebung gemeinsam mit der lokalen Polizei statt.

Folgende Punkte und Sicherheitsrelevante Aspekte wurden festgehalten, die bei der BV Innenstadt zur Sprache kommen sollen.

## 1. Fahrradabstellplätze

Vor der Schule mangelt es an Abstellplätzen für Räder. Problematisch auch, der Fluchtweg ist teils zugestellt. Antrag für ausreichend Abstellplätze vor der Schule - Einbeziehung der gegenüberliegenden Parkplätze sinnvoll, da diese vor der Schule verkehrsgefährdend sind.





### Antrag dazu in der BV Lindenthal

- Stellungnahme zu AN/1264/2018, Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Schaffung von Fahrradstellplätzen im Umfeld der Gymnasien EvT und Schiller  
Antrag:  
**„Die Bezirksvertretung Lindenthal beschließt die Schaffung von ausreichend Fahrradständern a) Im Bereich der beiden Gymnasien soll das Schulamt bzw. die Gebäudewirtschaft zusammen mit der kommissarischen Schulleitung und dem Fahrradbeauftragten auf dem Schulgelände ausreichende Fahrradstellplätze errichten. Ist dort wegen der Baumaßnahmen nicht ausreichend Platz, werden im Bereich des Wendehammers Nikolausstraße zwei Autoparkplätze für Fahrradstellanlagen während der Bauzeit genutzt b) Lotharstraße vor dem Schulgebäude auf zwei Autoparkplätzen c) Palanterstraße vor der Turnhalle sind während der Bauzeit Fahrradabstellplätze zu schaffen“** <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=682428&type=do>

**Verwaltung:** “Die Parkraumbewirtschaftung hat diesem Antrag nicht zugestimmt, da der Parkraum in diesem Bereich sehr knapp ist und zudem Einnahmen aus den parkscheinpflichtigen Parkplätzen entfallen würden.”

- Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Fahrradabstellbügel für Sülz (Az.: 02-1600-174/20) Vorlage 1934/2021  
<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=821990&type=do>
- Bericht KSTA über Abstellplätze “ Zwei Auto-Parkplätze wurden dafür an der Nikolaus- und drei an der Palanter Straße geopfert.”  
<https://www.ksta.de/koeln/lindenthal/suelzer-gymnasien-neue-abstellplaetze-gegen-die-fahrradschwemme-vor-dem-schultor-32646838>

- <https://www.ksta.de/koeln/lindenthal/schiller-gymnasium-schulwege-per-rad-in-suelz-sind-gefaehrlich-26690002>
- Abstellplätze für Räder - Programm seit 2007 angeblich 1000 im Jahr  
 “Die meisten Plätze wurden in der Innenstadt eingerichtet (4000), gefolgt von den Stadtbezirken Lindenthal (1500), Ehrenfeld (1800) und Nippes (1000).”  
<https://www.ksta.de/koeln/raum-fuer-fahrraeder-mehr-als-10-000-abstellplaetze-in-koeln-geschaffen-26820158>

## 2. Gefahrloses Fahrradfahren in Schulnähe

Viele Schüler:innen des Hansa Gymnasiums kommen mit dem Rad zur Schule. Das größte Einzugsgebiet ist Nippes und die Innenstadt. Gefahrloses Fahren ist nirgends gesichert. In 2018 gab es im Verkehrsausschuss einen Antrag bezüglich “Gefahrloses Fahrradfahren in Schulnähe”

Die Oberbürgermeisterin Dezernat, Dienststelle VIII/66/661/4 Vorlagen-Nummer 06.12.2018  
**3623/2018** Mitteilung öffentlicher Teil Gremium Datum Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)  
 10.12.2018 Verkehrsausschuss 11.12.2018  
 (<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=687903&type=do>)

Gefahrloses Fahrradfahren in Schulnähe hier: Gemeinsamer Antrag der SPD-Fraktion, der CDU-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion Die Linke und der FDP-Fraktion vom 20.02.2018

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 05.03.2018 folgenden Beschluss gefasst:  
 Beschluss:

- 1. „Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, wie sicher die Verkehrssituation für Fahrradfahrende im Umfeld der Kölner Schulen ist und darauf folgend auszuarbeiten, wie man sie verändern muss, um Sicherheit für Fahrradfahrende garantieren zu können.
- 2. Ein besonderer Gefahrenpunkt ist die Straße Weyertal in Sülz, wo starker Durchgangsverkehr auf die Schülerinnen und Schüler sowie Lehrkräfte zweier Schulen trifft. Dort soll durch verschiedene Maßnahmen, wie z. B. Verkehrsberuhigung, Fahrradstraße, Fahrradstreifen, die Situation verbessert werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden kann so vergrößert werden, insbesondere die der Fahrradfahrenden.
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, diese Maßnahmen schnellstmöglich auch auf andere Gefahrenpunkte auszuweiten. Hervorzuheben sind hier besonders Schulen in Innenstadtnähe, wo die Sicherheit von Fahrradfahrenden besonders beeinträchtigt ist. Der Verkehrsausschuss verweist den Antrag zudem zur Beratung in die Bezirksvertretung Lindenthal.“

### Stellungnahme der Verwaltung:

- Zu 1. Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung ist derzeit intensiv damit beschäftigt, die Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet und insbesondere im Umfeld von Schulen zu ertüchtigen. Grundlage hierfür bilden vorhandene

Radverkehrskonzepte oder anlassbezogene Hinweise. Darüber hinaus werden Unfallhäufungsstellen in der Unfallkommission behandelt und kurzfristig behoben. Unfallhäufungsstellen im direkten Umfeld von Schulen sind derzeit nicht bekannt.

- Zu 2. Bei einer zunächst erfolgten Auswertung der Unfalldaten wurden auch für diese Örtlichkeit keine Auf- 2 fälligkeiten im Schulumfeld festgestellt. Unabhängig davon nimmt das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung die Sorgen und Ängste der Schüler/innen und Lehrkräfte ernst. Daher wurde zwischen Schülerversammlung, Lehrer/innen und der Verwaltung im April 2018 ein gemeinsamer Termin durchgeführt, bei dem konkrete Verbesserungsvorschläge diskutiert wurden. Ein konkreter Wunsch bezog sich auf die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Weyertal sowie in der Arnulfstraße. Beide Straßen liegen im direkten Einzugsbereich der Schule und eignen sich nach einer ersten Einschätzung für dieses verkehrsplanerische Instrument. Da zunächst das Verhältnis zwischen Radfahrenden und Kfz-Fahrten ermittelt werden musste, führte die Schülerschaft in Abstimmung mit der Verwaltung Verkehrszählungen durch. Diese wurden mittlerweile ausgewertet und durch Nacherhebungen der Verwaltung konkretisiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Radverkehr in nahezu allen Abschnitten die dominierende Verkehrsart darstellt und somit die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße erfüllt werden. Die Verwaltung wird daher voraussichtlich in 2019, im gesamten Verlauf der Straße Weyertal und der Arnulfstraße, eine Fahrradstraße einrichten. Neben der entsprechenden Beschilderung werden zur Verdeutlichung die im Radverkehrskonzept Innenstadt definierten Fahrradstraßenpiktogramme aufgebracht. Da beide Straßen nicht im Verlauf einer Hauptroute liegen, wird von einer Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Knotenpunkten abgesehen.
- Zu 3. Wie bereits unter 1. aufgeführt, arbeitet die Stadt Köln derzeit intensiv an der Umsetzung der Radverkehrskonzepte. Verbesserungen der Schulwege werden hierbei berücksichtigt: zum Beispiel auf den Kölner Ringen, der Ulrichgasse oder dem Friesenwall. Über ein stadtweites Vorgehen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Kölner Schulen wird derzeit verwaltungsintern beraten. Gez. Blome

Zudem gab es einen Antrag auf Einrichtung einer "Sharrow" auf der Victoriastraße; Kyotostraße und Eintrachtstraße (gemäß RVKI) 2016 Antrag SPD und Freunde Shared Bike Lane („Sharrow“) auf der Victoriastraße, Kyotostraße und dem Kämpchenshof (Altstadt/Nord), Gem. Antrag (geänderte Fassung)

<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=586704&type=do>

Im Rahmen von RingFrei und RVKI wurde erneut die Einrichtung der Spur am Hansaring 2021 erwogen Beschluss im Verkehrsausschuss am 24. Juni 2021

Radverkehrskonzept Innenstadt - Kölner Ringe - Abschnitt Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring, Hansaring

**Baubeschluss für die fahrrad- und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringe im Abschnitt Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring, Hansaring**

[https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_vo\\_nr=101130](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_vo_nr=101130)





Verkehrsführung des Radverkehrs am Hansaring. Gefährlich . Für Kinder als Schulweg so nicht zumutbar.

Laut dem Radverkehrskonzept Innenstadt, beschlossen 2016 beschlossen  
Gutachten dazu siehe: [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=59044](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=59044)

ist eine kurzfristig umzusetzende Maßnahme folgende: 901

Kyotostraße, Ursulastraße, Victoriastraße Shared Bike Lane

Der Abschnitt besetzt 2 Kfz-Fahrbahnen je Richtung. Künftig soll die Führung im Mischverkehr auf dem rechten Fahrbahnstreifen gesichert und durch das Markieren von "sharrows" sichtbar gemacht werden. Siehe Fahrradkarte ksta:

<https://www.ksta.de/koeln/sote-verkehr-in-koeln-interaktive-fahradkarte-23530596>

### **Shared Bike Lane („Sharrow“) auf der Victoriastraße, Kyotostraße und dem Kümpchenshof (Altstadt/Nord), Gem. Antrag (geänderte Fassung)**

AN/1873/2016

[https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_\\_kvonr=65865](https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=65865)

#### **Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in Ergänzung zu der im Rahmen der im Radverkehrskonzept Innenstadt beschlossenen Prioritätenliste (1171/2016) möglichst zeitnah eine Shared Bike Lane („Sharrow“) auf den Straßen Victoriastraße, Kyotostraße und Kümpchenshof bis zum Hansaring einzurichten, wie sie auch im Radverkehrskonzept Innenstadt vorgeschlagen ist (vgl. S. 147f). Ziel ist die Schaffung einer einheitlichen Verkehrsführung für Radfahrer\*innen in diesem Streckenbereich, die von diesen auch angenommen wird.

Dazu soll die Verwaltung die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, die für einen entsprechenden Verkehrsversuch erforderlich sind (vgl. S. 146) und den politischen Gremien dann die genauen Planungen vorlegen.

Die Shared Bike Lane ist dabei so zu gestalten, dass ein maximaler Schutz der Verkehrsteilnehmenden im Laufe des Versuches gewährleistet wird. Hierzuzählt im Besonderen die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Fahrbahnen und ein durchgehender farbiger Markierungsstreifen der Radführung auf der Fahrbahnmitte des Sharrows.

2. Eine begleitende Untersuchung soll den Einfluss dieser Maßnahme auf die Verkehrssicherheit (für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich Fußgängern), Verkehrsverhalten und Akzeptanz dieser Führungsform evaluieren (vgl. S. 148).

3. Die Verwaltung wird aufgefordert, zu prüfen, wie Fahrradfahrer nachhaltig von der Nutzung des Fußgängerweges abgehalten werden können, ohne zusätzliche Barrieren zu errichten. Unter anderem sollen durch verstärkte Polizeikontrollen dazu gebracht werden, nicht mehr den Bürgersteig zu nutzen.

---

Abstimmungsergebnis:

**Einstimmig zugestimmt.**

Bereits "17.11.2011 hatte die Bezirksvertretung Innenstadt deshalb einstimmig die Prüfung eines Angebotsstreifens beschlossen (vgl. AN/1905/2011)"

(<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=586704&type=do>)

### 3. Schilder "Vorsicht Kinder | Schule"

In Fahrtrichtung Hauptbahnhof ist das Schild "Vorsicht Schule" nicht gut angebracht, das es nicht entlang der Kyotostraße ist, sondern zur Einfahrt in die Gereonsmühlengasse. Der Vorschlag der Polizei war, das Schild mindestens 50 Meter weiter vorne an einen Laternenmast anzubringen, damit die Autofahrer:innen, die auf der Kyotostraße unterwegs sind, auf die Schule hingewiesen werden.

Das Schild wurde nach der Begehung umplatziert, jedoch noch ungünstiger wie es bereits stand. Es steht nun direkt hinter dem Haupteingang und Zugang den die Schüler hauptsächlich nutzen. Zudem direkt neben einer Werbesäule, die nur dafür geschaffen ist Autofahrer:innen abzulenken. Eine doppelte Gefahr!

Zudem ist die Platzierung der Werbesäule doppelt gesetzeswidrig. Zum einen, weil entlang von Bundesstraßen keine Werbung platziert werden darf, zum anderen wegen der Schulnähe.

Die Kyotostraße ist eine Bundesstraße für die gilt: "Im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs liegt es, Ablenkungen des fließenden Verkehrs durch Werbeanlagen zu vermeiden." das ist geregelt im Bundesfernstraßengesetz [§ 9 FStrG Bauliche Anlagen an Bundesfernstraßen Bundesfernstraßengesetz](#)

Auch laut der Bauordnung des Landes NRW ist derartige Werbung verboten [§ 10 BauO NRW 2018, Anlagen der Außenwerbung, Warenautomaten | anwalt24.de](#)

- Desweiteren gilt für Außenwerbung
- Die Sicherheit des Verkehrs behindern (z.B. indem Werbetafeln, -plakate oder Riesenposter die Sicht auf Verkehrsschilder, Ampeln o.ä. verdecken)
- den Ausblick auf Grünflächen verdecken und das Straßen-, Orts- oder Landschaftsbild durch ihre Anwesenheit stören
- durch ihr gehäuftes Vorkommen allgemein als störend empfunden werden oder sich an öffentlichen, repräsentativen oder städtebaulich hervorragenden Gebäuden befinden (einfache Firmenschilder ausgenommen)
- sich unmittelbar auf beziehungsweise an Bäumen, Ufern, Böschungen, Masten und Brücken befinden







Schild Schule Vorsicht Kinder | Schule, wie es bei der Begehung am 23. Juni 2021 platziert war.



Schild Schule Vorsicht Kinder | Schule nach der Begehung an eine extrem uneinsichtige Stelle platziert zudem direkt neben Werbesäule, die hier nicht stehen dürfte.

Das Schild gehört umplatziert, an die Stelle, die die Polizei markiert hat. Zudem wäre es sinnvoll die Werbesäule zu entfernen, um diese Ablenkung für die Autofahrer:innen zu beseitigen. Eine Versetzung des Schildes ist daher mehr als geboten!

Beim [Schilderversand](#) heißt es:

“Das **Verkehrszeichen "Kinder"** wird überall dort gesetzt, wo Kinder häufig ungesichert über die Straße laufen und die Fahrbahn nicht anderweitig gesichert werden kann. Das betrifft vor allem die Umgebung von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen. Als Zusatzzeichen können die Warnzeichen "Kinder" oder "Schulweg" angebracht sein.

Für den Fahrzeugführer bedeutet das **Verkehrszeichen 136-10 "Kinder, Aufstellung rechts"**, dass er besonders vorsichtig fahren muss, um plötzlich auftauchende Kinder nicht zu gefährden. Bei Unfällen wird dem Fahrer nicht wie in anderen Situationen eine Schrecksekunde zugebilligt.

Das **Verkehrszeichen "Kinder"** wird in der Regel nicht in Tempo-30-Zonen gesetzt. Steht das Zeichen jedoch in einer Tempo-30-Zone gemeinsam mit dem Zusatzschild "Kinder" oder Schulweg", muss die Fahrtgeschwindigkeit deutlich unter den ansonsten erlaubten 30 km/h bleiben.”

Juristisch ist folgendes zu beachten [Die Gefahrzeichen der StVO](#)

“Das Beachten von Gefahrzeichen kann Leben retten, deren Ignorieren kann Leben kosten.” (...)  
“Als ein Beispiel soll hier das Gefahrzeichen 136 (Kinder) dienen, das mit zahlreichen weiteren Vorschriften in der StVO inhaltlich korrespondiert, also im inneren Zusammenhang mit diesen

anderen Regelungen gedacht werden muss, wenn man dessen Bedeutung in vollem Umfang erfassen möchte. Als erste direkt mit diesem Zeichen verbundene Vorschrift soll an dieser Stelle § 3 Abs. 2a genannt werden, wonach Fahrzeugführer gegenüber Kindern eine besondere Sorgfaltspflicht beachten müssen. Diese gipfelt inhaltlich darin, dass durch das Verhalten der Fahrzeugführer eine Gefährdung von Kindern ausgeschlossen sein muss.“

“Des Weiteren bedeutet der **Aufstellungsraum „150 bis 250 m vor den Gefahrenstellen“** eine weitere offene Größe. Nochmals vervielfacht wird diese Unsicherheit durch die ergänzende Regelung aus VwV-StVO zu § 40 unter I., wonach von diesem Aufstellungsspielraum grundsätzlich (ein weiterer unbestimmter Rechtsbegriff) nur in den Fällen nach oben oder nach unten abgewichen werden darf, „wenn dies zu ausreichender Unterrichtung der Kraftfahrer dienlich ist“.

## Nachtrag 24. August 2021

Der WDR war zu Gast und berichtet, was die Kinder zur Schulwegsicherheit herausgefunden Anwesend 5 Kinder der 6c, zwei Schülervertreter, Klassenpflegschaftssprecherin Antje Krumm, stellv. Bezirksbürgermeisterin Antje Kossubek, Veedelspolizist Timmermann und Kollege, stellv. Direktorin Feldmann, Projektleitung und WDR Team.

Das Video ist zu finden unter

[Schulwegsicherheit Hansa Gymnasium | Lokalzeit Köln 25. August 2021](#)

Dem WDR gegenüber äußert die Stadt, dass "die Ampel 'Voraussichtlich' in den Herbstferien installiert wird.

Bereits im Vorfeld habe ich mit dem zuständigen Anordner aus Amt 66 und der Polizei kommuniziert und darüber informiert, dass die Polizeikollegen, bei der Begehung weiter vor der Gefahrenstelle platziert sähen.

Die Mail vom 16. August lautet wie folgt:

"Sehr geehrter Herr Xxx,

anbei, wie telefonisch angekündigt, das Protokoll der Begehung mit der Veedelspolizei (u.a. Herr Timmermann) und den Schüler:innen der 5c des Hansa-Gymnasiums. Das Schild "Vorsicht Schule" in Richtung Hansa-Gymnasium/Innenstandt steht mittlerweile hinter der Gefahrenstelle - auf dem Foto kann man gut erkennen, wo die Kinder, die Straße queeren. In der Gegenrichtung BAN/Hansaring steht das Schild gut 100 Meter vor der Schule, um Autofahrer:innen aufmerksam zu machen. Wäre toll, wenn das noch kurzfristig umgegangen werden könnte, dann hätte der WDR auch was positives zu berichten :-) Bezüglich der Werbesäule werde ich mich an Amt 62 wenden.

Mit Dank im Voraus und besten Grüßen  
Gunda Wienke"



Das Ergebnis war, dass das Schild nicht mehr neben der Werbesäule platziert ist, sondern einige Zentimeter daneben, direkt vor der Werbesäule, wo man "es noch besser sieht" (Ironie aus).



Schild Schule Vorsicht Kinder | Schule nach dem WDR Beitrag an einer noch uneinsichtigeren Stelle platziert direkt vor Werbesäule, die hier nicht stehen dürfte.



## Nachtrag Ende

In Gegenrichtung - Richtung Hansaring - ist das Schild "Vorsicht Kinder | Schule" gut 100 m vor der Schule platziert. Das Schild vor dem Hansa-Gymnasium - in Richtung Bahnhof - ist unmittelbar nach passieren der Gefahrenstelle und der Hauptquerung der Schülerverkehre platziert



Das Schild "Vorsicht Kinder | Schule" in Gegenrichtung - Richtung Hansaring.

### [Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung \(VwV-StVO\)](#)

- 13** XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

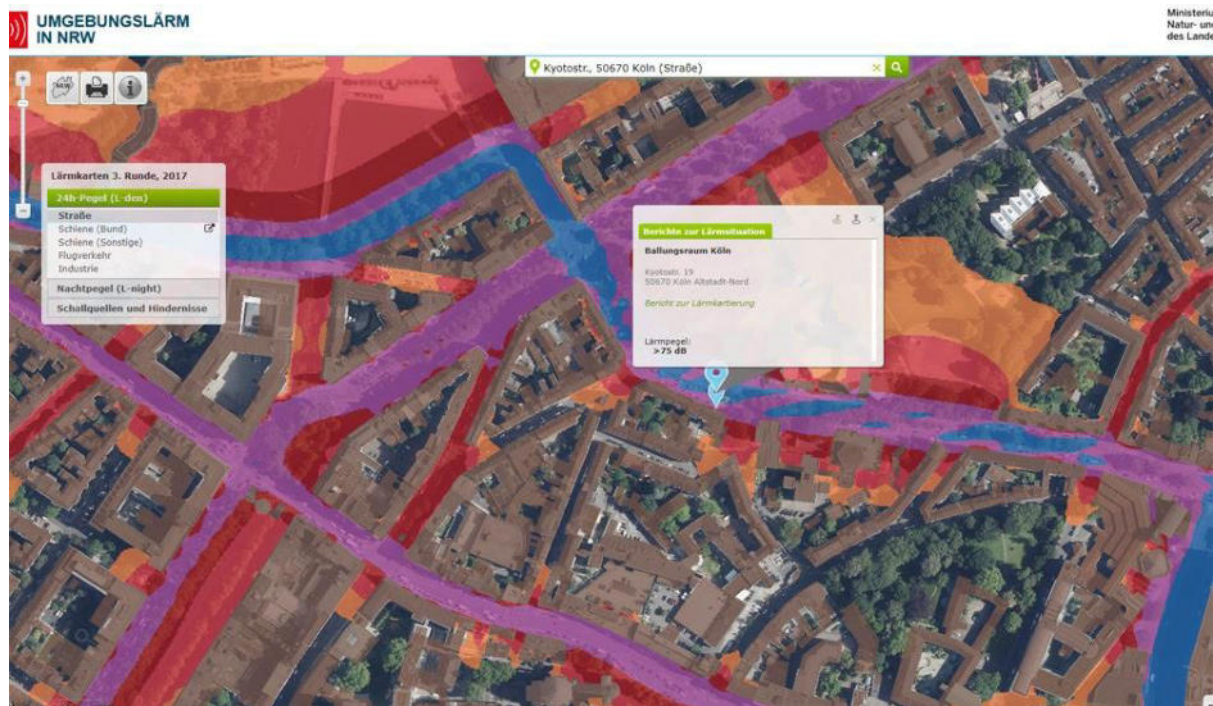
Eigentlich müsste vor der Schule zudem Tempo 30 gelten: (Urteil zu Tempo 30 im Zusammenhang mit Schule:

<https://www.adac.de/news/geschwindigkeitsbegrenzung-vor-schule/>

Im neuen Schuljahr wird uns weiterhin die Corona Pandemie begleiten. Da die Schulen noch immer keine Luftfilter haben wird es weiterhin notwendig sein zu lüften. Am Hansa-Gymnasium ist Unterricht im Trakt A nicht möglich, wenn gelüftet wird, da der Lärm zu groß ist. Laut Lärmkartierung über 75 db!

NRW Portal zu Umgebungslärm

[MULNV Umgebungslärmportal - Startseite](#)



Lärmkartierung Kyotostraße Höhe Hansa-Gymnasium (Quelle: [Umgebungslärmportal](#))

Dringend notwendig ein Antrag zu Tempo 30 um den Lüftungs Erlass des Landes befolgen zu können und Unterricht möglich zu machen.

War angeregt im Schreiben der Schulpflegschaften an die Stadt vom November 2020

“Zudem hat der coronabedingte Lüftungserlass für Schulen Gültigkeit, so dass auch aus Gründen des Arbeitsschutzes, der Sicherheit und des coronabedingten Lüftens wünschenswert ist, den Abschnitt der Kyotostraße von Gereonswall bis Klingelpütz mit Tempo 30 auszuschildern und das Zusatzschild Lärmschutz schnellstmöglich anzubringen.”

Erfolgreicher einstimmiger Beschluss in der BV Lindenthal vom 31.08.2020

dazu entlang der Universitätsstraße siehe:

[SessionNet | Corona Schutzmaßnahme Tempo 30 auf der Universitätsstraße](#)

- die Verwaltung hat es bis zum Oktober 2020 noch nicht umgesetzt. 2021 umgesetzt?

## 4. Fehlende Ampel zur Queerung der Kyotostraße

Querung mit Ampel wurde bereits im [Verkehrsgutachten \(2013\) zum BAN Schulgelände](#) empfohlen.

**Beschreibung der Situation:** “Querung Kyotostraße Für den fußläufigen Ziel- und Quellverkehr der BAN und den Binnenverkehr von und zum Abendgymnasium stellt die Kyotostraße ein erhebliches Hindernis dar. Die Einrichtung einer zusätzlichen Überquerungsstelle erscheint deshalb sinnvoll, weil: Alle bestehenden Wegebeziehungen zwischen dem Abendgymnasium und den nördlich gelegenen Einrichtungskomplexen umwegig und darüber hinaus an den Signalanlagen mit sehr langen Wartezeiten verbunden sind. Der Umweg über den Gereonswall beträgt etwa 180 m. Verglichen mit einer direkten Stecke von ca. 150 m wird die Strecke damit mehr als doppelt so lang. Infolgedessen werden viele Schüler und möglicherweise auch Beschäftigte diesen Umweg nicht in Kauf nehmen und ungeachtet ihrer Vorbildfunktion die Kyotostraße (weiterhin?) direkt queren. (...=)

Um die Wartezeiten für die Fußgänger zu verkürzen und damit die Verkehrsqualität anzuheben, sollte geprüft werden, ob im Zuge der Kyotostraße / Am Kämpchenshof die Umlaufzeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten (9:30 Uhr bis 15:00 Uhr und 20:00 Uhr bis 7:00 Uhr) von 110 s auf 90 s verkürzt werden kann. Eine überschlägige Überprüfung ergab für die drei untersuchten Knotenpunkte (Hansaring, Gereonswall und Klingelpütz) eine **Qualitätsstufe D für den Fußgängerverkehr** bei guter bis sehr guter Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr. Die Realisierbarkeit dieses Vorschlages steht in direktem Zusammenhang mit der Möglichkeit die Umlaufzeit im Zuge des Hansaringes entsprechend anzupassen. Alternativen zu einer Lichtsignalanlage mit durchgehender Überquerungsmöglichkeit sind bei Beibehaltung des für beide Richtungen zweistreifigen Querschnitts der Kyotostraße nicht möglich.”

Querung mit Ampel wurde im Juni 2017 in der BV Innenstadt beschlossen  
<https://xn--kln-sna.meine-stadt-transparent.de/paper/10101/>

1970/2017 Fällung eines Baumes an der Kyotostraße

Beschluss: Die Bezirksvertretung Innenstadt beschließt der Fällung eines Straßenbaumes auf der Kyotostraße im Zuge der Errichtung eines signalisierten Fußgängerüberweges zuzustimmen.  
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt) 29.06.2017

Die Bezirksvertretung Innenstadt beschließt der Fällung eines Straßenbaumes auf der Kyotostraße im Zuge der Errichtung eines signalisierten Fußgängerüberweges zuzustimmen. Abstimmungsergebnis:  
**Einstimmig zugestimmt.** (siehe Protokoll:

[https://rathenauplatz.koeln/wp-content/uploads/2020/02/Bezirksvertretung\\_1\\_Innenstadt\\_20180621\\_Niederschrift\\_Oeffentlicher\\_Teil\\_.pdf](https://rathenauplatz.koeln/wp-content/uploads/2020/02/Bezirksvertretung_1_Innenstadt_20180621_Niederschrift_Oeffentlicher_Teil_.pdf))

Bis heute Juli 2021 ist die Ampel noch nicht eingerichtet. Die Klasse 6b des Hansa Gymnasiums hat bei der Bezirksvertretung nachgefragt. In einem Gespräch mit Bezirksbürgermeister Hupke wurde zugesagt, dass die Ampel dieses Jahr aufgestellt wird.

[Anfrage Queerung Kyotostraße 6b](#)

Den anderen BAN Schulen wurde sogar mitgeteilt, dass ein Zebrastreifen installiert wird:  
“Bei einem Informations-Termin für Realschule und Freinet-Schule wurde angekündigt, dass



ein zusätzlicher Zebrastreifen für die Querung der Kyotostraße installiert wird.“ (Quelle: Schreiben der Schulpflegschaften an die Stadt November 2020)



Frisch Tempo 50 aufgetragen an der Stelle, wo die seit vier Jahren beschlossene Ampel hin soll.

## 5. Gereonswall - Gefahr durch Auto- und Baustellenverkehr

Am Gereonswall wurde mittlerweile auf Betreiben der BAN Schulen im Juli ein Durchfahrtsverbot für Autoverkehr von 7:30 - 8:30 Uhr seitens der Stadt angeordnet. Ob sich daran gehalten wird und, wie es durchgesetzt wird, wird sich bei Schulbeginn im August 2021 zeigen.



Gereonswall Foto vom 7. Juli 2021 -



Schilder bereits angebracht.

Der Gereonswall ist eine der Haupttrouten für hunderte von Schüler:innen, die mit der Bahn an der Haltestelle Hansaring ankommen und zum Hansa-Gymnasium und den anderen BAN Schulen wollen.

Die Baustelle am alten Hansa-Gymnasium, die 2015 eingerichtet wurde und eigentlich 2018 beendet sein sollte, besteht weiter. die Gefahren, die von der Baustellen und den Baustellenverkehren ausgeht auch.





Situation am alten Hansa bei der Begehung am 23. Juni. Gereonswall



Baustellensituation am alten Hansa-Gymnasium Gebäude. Hansaring mit Haltestelle Hansaring, wo viele Schüler:innen ankommen.

Die Baustellenverkehre nehmen sich der Situation nicht an. Ihre Sorgfaltspflichten und gesetzlich vorgeschriebenen Einweisungen finden nicht statt. Erschwerend hinzu kommt, dass das Baustellenmanagement in der Innenstadt nicht gut ist. Es gilt der absolute Vorrang des Autoverkehrs, alle Bestimmungen, die Fuß- und Radverkehr berücksichtigen werden nicht eingehalten, teils sogar, absichtlich erschwert, sodass Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in Gefahr gebracht werden



## 6. Maybachstraße - Gefahr durch Auto- und Baustellenverkehr

In ihren Schulweg-Tagebüchern haben die Kinder "gefährliche Orte" festgehalten. Genannt wurde vor allem die Maybachstraße, eine Parallelstraße zum Ring, die laut dem Radverkehrskonzept Innenstadt, daß 2016 beschlossen wurde, längst eine Fahrradstraße sein sollte. (auch nochmal bekräftigt per Beschluss der BV Innenstadt [Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Reine Fahrradstraße Maybachstraße \(Az.: 02-1600-178/16\)](#))

Weit gefehlt. Sie ist weiterhin eine sehr unübersichtliche, gefährliche Straße. Hunderte von Kindern, vor allem die aus Nippes kommen und die Schulen der Bildungslandschaft Altstadt Nord - BAN besuchen, werden hier tagtäglich einer vermeidbaren Gefahr ausgesetzt.



Seit 2016 wird an der Ecke Krefelder Straße/ Maybachstraße gebaut. Der Fuß- und Radweg wurde mittlerweile komplett als Privat Parkplatz eingerichtet.

Der Fußweg ist kaum nutzbar, da zugeparkt oder mit Rollern zugestellt. Der gelbe Baustellen Zebrastreifen ist so gut wie immer zugeparkt. Für die Schüler:innen kein sicher Schulweg. Zumal ihnen seit kurzem auch noch die Durchfahrt verweigert wird und die Polizei des öfteren Schüler:innen abkassiert, statt die Unfallgefahr und verkehrgefährdende Baustelle anzumahnen.

Sichtbeziehungen, die im Baustellen-Regelwerk nicht behandelt werden, aber in anderen Regelwerken enthalten sind, müssen hier ebenfalls zur Anwendung kommen. Es darf z.B. keinerlei Verdeckung der Sicht an den Enden der Baustellen-Umgehungen geben. Das ist ganz besonders wichtig an einer Stelle wie dieser, die im Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen beginnt. Das Foto zeigt eine Absperrung, die überhaupt nicht mehr zur Baustelle gehört. Hier wird lediglich ein **Privatparkplatz abgesperrt, der als Baustelle getarnt ist.**

Köln als größtes Mitglied der [Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und Fahrradfreundliche Städte in NRW AGFS](#) hat zugesichert sich an die Vorgaben "[Baustellenabsicherung im](#)

[Bereich von Geh- und Radwegen](#)“ und auch das Thema Barrierefreiheit zu beachten. An der Maybachstraße wird beiden Prinzipien zutiefst zuwider gehandelt.

In den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA“ wird ein Verkehrsraum von mindestens 2,00 Meter gefordert. An der Maybachstraße gilt: Auto- und Baustellenverkehr first. Für alle übrigen: Rette sich, wer kann.



Dabei gilt grundsätzlich die Verkehrssicherungspflicht des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB): „Wer [...] fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit [...] eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens verpflichtet.“ [1] Infolgedessen gibt es auch strafrechtlich keine Freiräume in der Verantwortung für die Verkehrssicherung. Frag mich: Wer haftet? Die Stadt?

**Hinweis Punkt 2.** des Protokolls “Gefahrloses Fahrradfahren in Schulnähe” und auf den Beschluss des Verkehrsausschusses

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 05.03.2018 folgenden Beschluss gefasst:  
Beschluss:

- 1. „Die Verwaltung wird beauftragt zu überprüfen, wie sicher die Verkehrssituation für Fahrradfahrende im Umfeld der Kölner Schulen ist und darauf folgend auszuarbeiten, wie man sie verändern muss, um Sicherheit für Fahrradfahrende garantieren zu können.“

Neben der Baustelle an der Ecke Krefelder. Straße / Maybachstraße bemängeln die Kinder zudem:

- o Maybachstraße: Passanten beleidigen Schüler:innen
- o Maybachstraße: Parkhausausfahrt schwer einsehbar

- o Baustelle neben Saturn: Baustellenausfahrt schwer einsehbar

## 7. Ampelschaltungen und Querungen Ringe | Kyotostraße

Die Kinder haben vorab Fragen an die Polizei gestellt, die sie bei der Begehung gerne beantwortet hätten.

- Wieso manche Kreuzungen nur Wege für Autos, keine für Fahrrad/Fußgänger?
- Zwei Ampeln hintereinander in kurzem Abstand, warum nicht nur eine?
- Wie viele Unfälle mit Auto/Fahrrad in Köln pro Tag?
- Warum so viele Autos, warum wird so wenig Bus gefahren?
- Warum haben Autos länger grün als Fußgänger?



Die Kreuzung Hansaring/Kümpchenshof/Kyotostraße - drei Verkehrsinseln um den Ring an dieser Stelle zu queeren.





Das für Fußgänger:innen wesentlich kürzere Grünzeiten gelten und die Ampeln zudem nicht gleichzeitig sondern versetzt schalten bringt Fußgänger:innen und auch Radfahrer:innen in Gefahr.

Die Polizei argumentierte, wie die Stadt auch mit dem **Verkehrsfluss**. Verkehrsfluss meint allerdings nur Autoverkehr. Fuß- und Radverkehr wird geflissentlich negiert, obwohl es eindeutige Beschlüsse gibt - u.a. im Luftreinhalteplan - Fuß und Radverkehr bei Ampelschaltungen zu bevorzugen.

In Kürze - voraussichtlich September 2021 - wird es eine Änderung der Verwaltungsvorschriften geben. Nicht mehr der Verkehrsfluss, sondern die Verkehrssicherheit ist oberstes Prinzip der Planung.

Ein klarer Paradigmenwechsel. Zukünftig gilt, dass alle Maßnahmen, die im Straßenverkehr ergriffen werden, daraufhin überprüft werden müssen, ob sie tatsächlich dem Ziel dienen, dass es keine Unfalltoten mehr geben wird.

"Am 25. Juni 2021 beschloss der Bundesrat hier zur Artikel 1 folgende Änderung:

»Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.«

„Der Fußgängerverkehr macht gesamtstädtisch einen Anteil von ca. 24 % der täglichen Wege aus, wobei die Anteile in den Stadtteilen der Innenstadt deutlich darüber liegen (bis zu 40% in der Altstadt/Nord). Daher soll die Nahmobilität durch konsequentes Vervollständigen und Verbessern der Qualität von Wegen gefördert werden. Ein kürzlich gefasster Beschluss des Verkehrsausschusses legt z.B. fest, dass Fußgänger an LSA-gesteuerten Kreuzungen immer ohne besondere Anforderung „grün“ erhalten sollen, wenn der parallele Autoverkehr fahren darf; Anforderungsampeln 89 Luftreinhalteplan Köln 2012 sollen nur noch dann installiert werden, wenn der Fußgänger mit Betätigung der Anforderungstaste unmittelbar in den Umlauf eingreifen kann.“

-----  
[https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?\\_ktonr=80300](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?_ktonr=80300)

Im Beschluss des Verkehrsausschusses vom 20. 4. 2010 heißt es:

„Die Behinderungen im öffentlichen Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer werden bei der Erneuerung von Lichtsignalanlage sukzessive abgebaut. Dazu gehören insbesondere kürzere Umlaufzeiten an Ampeln und der grundsätzliche Abschied von der Anforderungsampel, es sei denn, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer bekommen unmittelbar Grün. Die Querung von mehrspurigen Straßen soll in einer durchgängigen Grünphase möglich sein.“

Man kann nur festhalten, dass Gegenteil ist der Fall.