

Der Oberbürgermeister

Dezernat, Dienststelle
VI/66/661/5
661/5

Vorlagen-Nummer

1264/2013

Freigabedatum

29.05.13

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Öffnung der Einbahnstraßen im Stadtbezirk Nippes für den gegenläufigen Radverkehr

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 5 (Nippes)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	11.07.2013

Beschluss:

Die Bezirksvertretung beauftragt die Verwaltung, alle Einbahnstraßen auf die Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr zu überprüfen und, wenn möglich, zu öffnen.

Alternative:

keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:

Bereits in den Anfängen der 90er Jahre wurden in Köln erste Einbahnstraßen geöffnet, in denen der Radverkehr beide Richtungen nutzen konnte. In der Regel wurden in Köln Einbahnstraßen bisher im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen geöffnet. Auf Grund der fehlenden Erfahrungswerte und der strengeren Anforderungen wurden anfänglich nur wenige Einbahnstraßen geöffnet. Seit vielen Jahren werden bei der Einrichtung neuer Tempo 30-Zonen alle Einbahnstraßen überprüft und, wenn zulässig, auch geöffnet.

Allerdings konnte bisher wegen mangelnder Kapazität keine nachträgliche systematische Überprüfung der Einbahnstraßen in den älteren Tempo 30-Zonen, die vor 1995 eingerichtet wurden, erfolgen. In diesen Zonen konnten Einbahnstraßen nur im Einzelfall geprüft und geöffnet werden.

Für das gesamte Stadtgebiet hat die Verwaltung jetzt eine Bestandsaufnahme durchgeführt und für jeden Stadtbezirk alle geöffneten und ungeöffneten Einbahnstraßen aufgenommen und dargestellt.

Jede Öffnung einer Einbahnstraße bedarf einer straßenrechtlichen Anordnung nach §§ 44 und 45 der Straßenverkehrs-Ordnung, ihr geht eine umfangreiche Überprüfung der örtlichen Gegebenheiten (Fahrbahnbreiten, Sichtverhältnisse, Verkehrsbelastung, Unfallanzeigen etc.) und ein in der StVO vorgeschriebenes Anhörverfahren voraus.

Einige Straßen können mit einfachen Mitteln (Beschilderung und/oder Markierungen) für den Radverkehr geöffnet werden. Aufwendiger wird das Verfahren, wenn an einer Einmündung eine Lichtsignalanlage (LSA) vorhanden ist, in die der Radverkehr mit der neuen Fahrbeziehung zusätzlich in die Signalisierung eingebunden werden muss. In Einzelfällen werden auch bauliche Anpassungen (zum Beispiel Rückbau von Einmündungsbereichen) erforderlich, um dem Radverkehr die Möglichkeit zu geben, sicher in eine Einbahnstraße einfahren zu können. Ebenso muss die verkehrssichere Anbindung an das Hauptnetz bei der Ausfahrt aus der Einbahnstraße gewährleistet sein.

In erster Priorität sollen die in der Anlage markierten Einbahnstraßen, die nach einer Erstprüfung voraussichtlich mit einfachen Mitteln geöffnet werden können, detailliert überprüft und wenn möglich geöffnet werden. Die Straßen liegen in der Regel auf Haupttrouten des Radverkehrs und wurden aus Vorschlägen von Bürgern, Fahrradverbänden, der Politik und der Verwaltung ausgewählt.

Zusätzlich und in Ergänzung dazu sollen alle weiteren Einbahnstraßen, die ohne oder nur mit geringen baulichen Anpassungen oder Markierungen für den Radverkehr frei gegeben werden können, ohne zusätzlichen Beschluss von der Verwaltung überprüft und umgesetzt werden. Die Ergebnisse werden der Bezirksvertretung in unregelmäßigen Abständen mitgeteilt.

Einbahnstraßen, deren Öffnung auf Grund von Linienbusverkehr und/oder einer LSA-Einbindung an einer Einmündung nicht ohne Weiteres oder nur mit hohem Kostenaufwand zu öffnen sind, werden zunächst zurückgestellt und erst im weiteren Verfahren überprüft.

Langfristig sollen alle noch ungeöffneten Einbahnstraßen auf Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr überprüft und, wenn möglich, geöffnet werden.

Durch diese vorgeschlagene Vorgehensweise wird das Verfahren zur Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr erheblich beschleunigt, da nur im Einzelfall eine Beschlussvorlage erstellt werden muss. Dies wird in Zukunft nur noch dann der Fall sein, wenn die Öffnung einer Einbahnstraße einen erheblichem Kostenaufwand bzw. erhebliche Eingriffe oder Änderungen im Straßenraum oder in der Straßennutzung erfordert.

Anlage