

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Gutachten zum Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	26.04.2016
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.06.2016
Verkehrsausschuss	14.06.2016

Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretung Innenstadt nehmen das Gutachten zum Radverkehr für den Stadtbezirk Innenstadt zur Kenntnis und beschließen dieses Radverkehrskonzept als Handlungsrahmen für die zukünftigen Verkehrsplanungen im Stadtbezirk. Das Gutachten ist als Rahmenkonzept für die Verwaltung bindend, und gilt als Grundlage für ein Gesamtumsetzungskonzept. Hieraus werden einzelne daraus resultierende Handlungskonzepte gesondert vorgestellt und zur Beschlussfassung vorgelegt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die personellen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen, um die Maßnahmen in den im Gutachten beschriebenen Umsetzungszeiträumen zu realisieren. Hierfür sind weitere Stellen in der Radverkehrsplanung sowie in der Abteilung Bau- und Unterhaltung und im Sachgebiet Lichtsignalanlagen erforderlich, um die Maßnahmen mit der höchsten Priorität zeitnah zu planen und umzusetzen. Der Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen erhält für die Beratung über den Stellenmehrbedarf in seiner nächsten Sitzung eine gesonderte Vorlage.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, in regelmäßigen Abständen über die Umsetzungsstände zu berichten.

Als Sofortmaßnahmen beschließt der Verkehrsausschuss:

4. Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes: Prüfung und Einrichtung von insgesamt 83 Fahrradstraßenabschnitte, davon 61 kurzfristig möglich.
5. Planung und Umsetzung der Radverkehrsachse Gladbacher Straße/Christophstraße (einschließlich Öffnung der Gladbacher Straße für den Radverkehr).
6. Planung und Neuaufteilung Fahrbahnquerschnitte der Achse Turiner Straße/Riehler Straße.
7. Planung und Neuaufteilung Fahrbahnquerschnitte der Ringe in Teilabschnitten, zum Beispiel Sachsenring und Ubierring.
8. Ausarbeitung der Planung des Radschnellweges mit den Anschlusspunkten zu den grenzenden Stadtteilen und Berücksichtigung bei laufenden Planungen, zum Beispiel Deutzer Hafen, Parkstadt Süd.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein** **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen noch nicht bezifferbar

_____€

Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja noch nichtbezifferbar _____% **Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme _____€Zuwendungen/Zuschüsse Nein 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:

Die Förderung des Radverkehrs gehört zu den zentralen Aufgaben der zukünftigen Verkehrsplanung für die Stadt Köln, da der Radverkehr das wesentliche Verkehrsmittel sein wird, um durch eine Verlagerung der motorisierten Verkehre den modal split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern und damit die anvisierten Werte des Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ zu erreichen. Die gewünschte Reduzierung des MIV Anteils um ca. 7% kann und wird im Wesentlichen nur durch die Förderung des Radverkehrs möglich sein. Die Erreichung dieses Ziels kann durch eine Flächenumverteilung im Straßenraum, Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen und Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz unterstützt werden.

Ein zentraler Baustein ist das hier vorliegende Gutachten zum Radkonzept Innenstadt.

Gesamtkonzept und Gutachten

Das Gesamtkonzept zur Förderung des Radverkehrs in der Kölner Innenstadt besteht aus mehreren Teilbereichen, die jeweils einen Aspekt des Radverkehrs abdecken und zum Teil bereits beschlossen sind und sich in der Umsetzung befinden.

Ein Teilkonzept ist das am 26.09.2013 von der Bezirksvertretung Innenstadt beschlossene Einbahnstraßenkonzept. Danach werden alle Einbahnstraßen daraufhin überprüft, ob eine Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr möglich ist. Wenn die Öffnung gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung möglich ist, wird diese Einbahnstraße ohne weiteren Beschluss geöffnet. Eine Liste mit Einbahnstraßen erster Priorität, bestehend aus wichtigen Verbindungen für den Radverkehr ohne Linienbusverkehr und ohne angrenzende Lichtsignalanlage, wurde von der Bezirksvertretung Innenstadt

beschlossen und von der Verwaltung bereits weitestgehend abgearbeitet.

Für die Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr wurde im Herbst 2015 von der Verwaltung den politischen Gremien ein Konzept vorgestellt. Dieses wurde am 27.10.2015 beschlossen, die Anordnung ist gefertigt, die Umsetzung in 2016 vorgesehen.

Das Fahrradparken wird im Bike-and-Ride-Konzept der Stadt Köln und im Programm „1000 Fahrradstellplätze“ berücksichtigt.

Kleinere bauliche Anpassungen, wie zum Beispiel Bordsteinabsenkungen oder Querungshilfen, werden im laufenden Geschäft der Verwaltung bearbeitet.

Derzeit erstellt die Verwaltung nach einem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 27.10.2015 ein Konzept zur Überprüfung und Aufhebung der Benutzungspflicht auf den baulichen Radwegen für das gesamte Stadtgebiet. Konkret wird in der Innenstadt die Aufhebung der Benutzungspflicht auf den Kölner Ringen zwischen Zülpicher Platz und Hansaring vorbereitet.

Verbesserungen der Radinfrastruktur werden ebenfalls neben dem Radverkehrskonzept bei jeder Fahrbahnsanierung und Lichtsignalerneuerung geprüft. Für die Ulrichgasse liegt bereits ein entsprechender Beschluss vom 22.09.2015 vor, im Rahmen einer Fahrbahnsanierung den Fahrbahnquerschnitt zu Gunsten des Radverkehrs neu aufzuteilen.

Ebenfalls am 22.09.2015 hat der Verkehrsausschuss das Haupttroutennetz für den Radverkehr im Stadtbezirk Innenstadt beschlossen, das Bestandteil des jetzt vorliegenden Gutachtens ist und als Grundlage für Handlungsempfehlungen und Maßnahmenkataloge dient.

Das jetzt vorliegende Gutachten stellt das Konzept zur Stärkung der Fahrradachsen und Durchlässigkeit der Innenstadt dar (Zusammenfassung Anlage1).

Historie, Entwicklung und Beteiligungsprozesse

Im Bürgerhaushalt 2008 wurden unter dem Themenkomplex „Verkehr“ von den hundert meistgenannten Vorschlägen über 30 Vorschläge zum Radverkehr in Köln eingereicht. Zwei Schwerpunkte waren die Radinfrastruktur in Sülz/Klettenberg und in der Innenstadt. Zu beiden Bereichen wurden jeweils viele Vorschläge gemacht, die sich jeweils auf mehrere Straßen bezogen. Für die Innenstadt wurde insbesondere die Durchgängigkeit in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung gewünscht. Ein weiterer Schwerpunkt waren der Einsatz von Fahrradstraßen und die bessere Anbindung der Rheinbrücken an das Fahrradnetz.

Die Verwaltung hat daraufhin dem Rat der Stadt Köln vorgeschlagen, den gesamten Stadtbezirk Innenstadt zusammenhängend zu betrachten und von externen Fachbüros ein Radverkehrsgutachten erstellen zu lassen, sowie daraus in Zusammenarbeit mit den Bürgern und der Bezirksvertretung einzelne Radverkehrskonzepte zu erstellen.

Dieser bisher einmalige Prozess wurde erstmals im Sommer 2012 für die Stadtteile Sülz, Lindenthal und Klettenberg erfolgreich durchgeführt. Auf Grund der positiven Erfahrungen wurde im Frühjahr 2014 der Auftrag für ein Radverkehrsgutachten Innenstadt an die Kölner Büros „Planungsbüro VIA eG“ und das Planerbüro „Südstadt“ vergeben. An drei Abendveranstaltungen, an denen sich jeweils etwa 200 Bürgerinnen und Bürger und Vertreterinnen und Vertreter aus der Bezirksvertretung, dem Verkehrsausschuss und Bürgerinitiativen beteiligt haben, wurde unter der Leitung des Bezirksbürgermeisters, der Fachverwaltung und dem Gutachterbüro in intensiven Diskussionsrunden und Abstimmungen das Gutachten gemeinsam erarbeitet. In zwei Sitzungen eines Facharbeitskreises, bestehend aus Vertretern aus Verbänden (unter anderem ADFC, VCD, ADAC, IHK), weiteren Initiativen und Institutionen (z. B. Polizei) wurden die Themen für die öffentlichen Bürgerveranstaltungen vorbereitet und diskutiert.

Mit Hilfe der Zusammenfassung aller insgesamt 904 Anregungen und Hinweise aus dem Bürgerhaushalt, den vorhandenen Beschlüssen aus der Bezirksvertretung und der ersten Bürgerveranstaltung, wurde zunächst eine Bestandsaufnahme der Situation durchgeführt.

In der zweiten Veranstaltung wurde gemeinsam mit den Rats- und Bezirkspolitikern, den Bürgerinnen und Bürgern ein Radverkehrsnetz mit Haupttrouten des Radverkehrs definiert. Diesen Netzentwurf haben der Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretung Innenstadt im September 2015 als Zielkonzept für das Radverkehrskonzept Innenstadt beschlossen. Dieses Netz ist eine Grundlage für alle zukünftigen Planungen im Straßenraum (Anlage 2).

Nach einer Überlagerung der Bestandsaufnahme und den Haupttrouten des Radverkehrsnetzes wurden vom Gutachterbüro die Maßnahmen herausgefiltert, die für den Radverkehr in der Innenstadt den größten Effekt erzielen. Das bedeutet, dass in erster Linie Maßnahmen vorgeschlagen wurden, die sich auf einer wichtigen Route des Radverkehrsnetzes befinden. Maßnahmen, die sich außerhalb dieser Routen des Radverkehrsnetzes befinden, wurden in der Priorität schwächer eingestuft, sind aber weiterhin Bestandteil des Radverkehrskonzeptes und damit Vorgabe für die Verwaltung für das weitere Handeln.

Aus dieser Vorauswahl konnten die beteiligten Bürgerinnen und Bürger, Interessenvertreter und Politikerinnen und Politiker ihre, für sie wichtigsten Maßnahmen benennen und priorisieren.

Aus allen Maßnahmen und Bewertungen hat der Gutachter einen Maßnahmenkatalog mit insgesamt 166 Maßnahmen erstellt. Eine Unterscheidung der Maßnahmen erfolgte in Streckenabschnitten und Knoten und diese sind im Kataster dargestellt.

Alle Schritte wurden im Internet öffentlich und transparent dargestellt (<http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>), Bürgerinnen und Bürger hatten stets die Gelegenheit, die einzelnen Schritte nachzuvollziehen, sich zu den einzelnen Phasen zu äußern und Anregungen einzureichen.

Ergebnisse des Gutachtens

Alle Verbesserungsvorschläge, die zwar innerhalb des Stadtbezirks notwendig sind, aber nicht auf den Strecken des Hauptnetzes liegen, fließen in die laufende Verwaltungsarbeit ein. Das Radverkehrskonzept konzentriert sich auf die Maßnahmenplanung im Hauptnetz der Innenstadt. Diese so genannten „Big 5“ (Anlage 3), die fünf ausgewählten Schwerpunktsachsen als Lupenräume in der Maßnahmenplanung, erhalten innerhalb der Hauptnetz-Maßnahmen eine erhöhte Priorität, da mit der Umsetzung dieser Achsen ein wesentlicher Teil zur Ertüchtigung des Hauptnetzes beigetragen werden kann.

Ein Teil der Hauptnetz- und „Big 5“-Maßnahmen wird als „Vorgezogene Maßnahme“ bewertet, der höchsten Prioritätsstufe. Diese Bewertung ergab sich aus der Einschätzung der Gutachter als auch in Zusammenarbeit mit Fachöffentlichkeit und Bürgerschaft.

Alle Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erarbeitet wurden, finden sich in einem Maßnahmenkataster wieder. Dieses dient als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung in der Umsetzungsphase und teilt das Konzept in insgesamt 166 Einzelmaßnahmen. Jede Einzelmaßnahme erhält im Kataster eine ausführliche Maßnahmenbeschreibung, die Bewertung der Priorität und den angestrebten Realisierungszeitraum.

Von den insgesamt 166 Einzelmaßnahmen entfällt die Hälfte auf die Umsetzung des Fahrradstraßennetzes (83 Maßnahmen), weitere 42 Maßnahmen liegen auf den Achsen der „Big 5“.

23 Maßnahmen mit unterschiedlich hohem Handlungsaufwand werden notwendig sein, um die Führung auf den Rheinbrücken zu verbessern.

Die übrigen 18 Maßnahmen dienen der Aufhebung der Benutzungspflicht oder zeigen Abschnitte auf, in denen durch kurzfristige Markierungsmaßnahmen oder mit Hilfe einer „Shared Bike Lane“ die Radverkehrsführung verbessert werden kann.

Das Handlungskonzept zeigt, dass die konsequente Verbesserung der Radverkehrsführung bereits innerhalb der kommenden sechs Jahre in der Kölner Innenstadt sichtbar sein wird. Nicht nur der

Maßnahmenplan dieses Radverkehrskonzeptes, sondern auch der weiteren Teilkonzepte werden zu dieser Entwicklung beitragen.

Weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Beschlusspunkten

Gutachten (Beschlusspunkt 1)

Das vorliegende Gutachten wird mit diesem Beschluss als Ganzes als Handlungsrahmen für das weitere Handeln der Verwaltung verbindlich. Diese Vorlage dient dazu, in erster Priorität einfach umzusetzende Maßnahme mit hoher Wirkung zu planen und möglichst zeitnah umzusetzen, damit kurzfristig in der Örtlichkeit Zeichen gesetzt werden können. Dieses Gutachten bildet ebenso die Grundlage um ein detailliertes Handlungskonzept zu erstellen, damit auch mit umfangreichen, längerfristigen Maßnahmen begonnen werden kann, die bis zur Umsetzung einen längeren Vorlauf benötigen.

Personelle und finanzielle Ressourcen (Beschlusspunkt 2)

Die erforderlichen konsumtiven und investiven Haushaltsmittel zur Umsetzung des Radverkehrskonzept für die Innenstadt werden im Zuge des Hpl. - Aufstellungsverfahrens 2016/2017 inkl. mittelfristiger Finanzplanung im Teilplan 1201 - Straßen, Wege, Plätze - in ausreichender Höhe im Rahmen des bestehenden Budgets berücksichtigt.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, und um aufwendigere Maßnahmen zu beginnen und entsprechende Planungen vorzubereiten sieht die Verwaltung einen zusätzlichen Personalbedarf von 2 Planerstellen und einer Technikerstelle im Bereich Radverkehr und 2 Stellen für den Ausführungsbereich (je 1x Lichtsignalanlagen und Bauausführung).

Erfolgskontrolle (Beschlusspunkt 3)

Die Verwaltung wird regelmäßig im Rahmen der Jahresberichte und mit aktuellen gesonderten Mitteilungen zu Einzelmaßnahmen über den aktuellen Stand berichten. Evaluationen, Erfolgskontrollen und der Abgleich der Zielerreichung umgesetzter Maßnahmen werden von der Verwaltung durchgeführt und dokumentiert. Falls erforderlich, werden Nachbesserungen veranlasst.

Maßnahmen mit hoher Priorität und großer Wirkung – Erläuterungen zu den Sofortmaßnahmen

Fahrradstraßenkonzept (Beschlusspunkt 4)

Das Gutachten hat ein Netz an Fahrradstraßen (Anlage 3 und 4).mit insgesamt 83 Abschnitten ausgearbeitet; nach erster Einschätzung sind davon 61 kurzfristig umsetzbar. Im Gutachten werden bestimmte Qualitätsstandards vorgegeben. Um ausreichende Fahrbahnbreiten zu schaffen, muss in bestimmten Abschnitten das Parken neu geordnet werden, unter Umständen ist nur noch einseitiges Parken möglich. Mit Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes kann sehr kurzfristig und mit einfachen Mitteln ein deutliches Signal mit großer Netzbedeutung für den Radverkehr gesetzt werden.

Radachse Gladbacher Str./Christophstr. (Beschlusspunkt 5)

Die Stärkung des Radverkehrs auf der Achse Gladbacher Straße / Christophstraße als Teil des Maßnahmenpaktes „Big Five“ (Anlage 3) erfolgt durch Öffnung der Gladbacher Straße für den Radverkehr in Richtung Ehrenfeld, auf der Christophstraße wird die Radverkehrsachse durch Flächenumverteilung verlängert. Es wird vorgeschlagen, eine Spur des motorisierten Verkehrs in eine Radverkehrsanlage umzuwidmen. Dabei sind voraussichtlich keine umfangreichen Umbaumaßnahmen erforderlich. Durch Ummarkierungen und Anpassungen der Lichtsignalanlagen könnte diese Maßnahme kurzfristig umgesetzt werden. Die Stärkung dieser Achse zwischen Ehrenfeld und der Innenstadt gilt als sehr wichtiger, lange geforderter Netzschluss.

Planung Neuaufteilung Fahrbahnquerschnitte (Beschlusspunkt 6)

Gerade in der Kölner Innenstadt gibt es große Verkehrsschneisen, die für heutige Verhältnisse städtebaulich und verkehrstechnisch überdimensioniert sind, da sie für den motorisierten Verkehr nicht mehr die ursprünglich geplante Bedeutung haben. Die während der Planung dieser Schneisen vor etwa 50 Jahren zu Grunde gelegten und prognostizierten Verkehrsmengen müssen von diesen Verkehrsanlagen nicht mehr bewältigt werden. Diese Straßen weisen in der Regel nur unzureichende oder keinerlei Angebote für den Radverkehr auf.

Hier handelt es sich um folgende Straßen („Eimer-Plan“, Anlage 5):

Roonstraße, Turiner Straße, Riehler Straße, Gummersbacher Straße, Magnusstraße, Salier- und Ubierring

Durch Ummarkierungen und kleinere Umbauten können Flächen wahrscheinlich so neu aufgeteilt werden, dass für den Radverkehr eigene Anlagen geschaffen werden können. Berücksichtigt werden müssen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen. Diese Maßnahmen haben besonders durch die Tatsache, dass es hier vorher keine Radverkehrsanlagen gab, eine deutliche Signalwirkung. Nach dem bereits vorgestellten und am 22.06.2015 beschlossenen Prinzip, wie es auf der Ulrichgasse angewendet wird, könnte im Rahmen eines Sofortmaßnahmenprogrammes eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr in diesen Abschnitten nach erster Einschätzung für den Radverkehr umgenutzt werden, eine Fahrspurreduzierung von 3 auf 2 oder 2 auf eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr pro Richtung ist realistisch. Diese Maßnahmen sind weniger komplex als komplette Umgestaltungen und ihre Umsetzung ist voraussichtlich mit einem überschaubaren Planungsaufwand und damit vergleichsweise schnell möglich.

Da während des Entstehungsprozesses des Gutachtens Maßnahmen gesucht wurden, die kurzfristig mit einfachen Mitteln eine große Wirkung zeigen, die quasi „nur mit einem Eimer Farbe“ kurzfristig umgesetzt werden könnten, ist in der Bearbeitung des Gutachtens der Begriff „Eimer-Maßnahmen“ entstanden. Es ist allerdings zu betonen, dass es trotz der einfachen Umsetzung auch hier zu Anpassungen in der Lichtsignalsteuerung, Planungen und wahrscheinlich zu kleinen baulichen Anpassungen kommt.

Ringe (Beschlusspunkt 7)

Derzeit erfolgen die erforderlichen straßenbaulichen und lichtsignaltechnischen Planungen zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf den Kölner Ringen zwischen dem Zülpicher Platz und dem Hansaring. Auf den südlichen Ringen wird der Radverkehr bereits auf der Fahrbahn geführt, es sind aber keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden. Dort kann, wie unter Punkt 6 beschrieben, durch Markierungsarbeiten eine Umverteilung der Fahrbahnflächen erfolgen, insbesondere auf dem Sachsen- und dem Ubierring (Anlage 5).

Radschnellwegering (Beschlusspunkt 8)

Die Planung des Radschnellwegeringes (Anlage 6) um die Kölner Innenstadt muss ausgearbeitet werden und bei allen zukünftigen Planungen in diesen Bereichen, z.B. Planungen zur Parkstadt Süd, Deutzer Hafen, Euroforum, Deutzer Feld, bei den aus dem Masterplan vorgesehenen zusätzliche Rheinquerungen und bei den anstehenden Brückensanierungen berücksichtigt werden. An diesen Ring sollen zukünftige Radschnellwege in Stadtteile und das Kölner Umland unter Berücksichtigung der Übergabepunkte an den ÖPNV und den SPNV angebunden werden. Dieser Radschnellwegering dient als Grundlage für das weitere Netzkonzept „Radschnellwege“.

Grundlage dieser Vorlage ist das Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt vom April 2016 der Kölner Planungsbüros VIA eG, Marspfortengasse 6, 50667 Köln und Planerbüro Südstadt, Antwerper Str. 6-12, 50672 Köln. Das Gutachten umfasst etwa 150 Seiten (Datenvolumen ca. 20 MB) und der Maßnahmenkatalog etwa 170 Seiten (Datenvolumen ca. 100 MB), beides wird im Internet zur Verfügung gestellt. Die Zusammenfassung und für diese Vorlage wesentlichen Pläne sind als Anlagen beigefügt.

Dringlichkeitsbegründung:

Die Beschlussvorlage muss in der Aprilsitzung in den Verkehrsausschuss, damit dann direkt der Verweis in die Bezirksvertretung Innenstadt erfolgen kann. Der Beschluss erfolgt dann erst in der Junisitzung des Verkehrsausschusses. Die Vorlage wird am 14.4.16 in einem gesonderten Termin Vertretern und Vertreterinnen des Verkehrsausschusses und der Bezirksvertretung Innenstadt vorgestellt und erläutert. Der Beschluss erfolgt dann erst in der Junisitzung. Der Beschluss des Ausschusses muss noch vor der Sommerpause erfolgen, damit insbesondere die Maßnahmen zur Erhöhung des

Personals vorbereitet werden können. Mit dem Beschluss nach der Sommerpause gingen hier wertvolle Monate verloren.

Anlage 1	Zusammenfassung Gutachten
Anlage 2	Radverkehrsnetzplan
Anlage 3	Übersichtsplan Lupenräume („Big Five-Plan“)
Anlage 4	Übersichtsplan Fahrradstraßennetz
Anlage 5	Übersichtsplan mit vorgezogenen Sofortmaßnahmen („Eimer-Plan“)
Anlage 6	Plan Radschnellwegring