

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radschnellweg Köln-Frechen: Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.09.2017
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	18.09.2017
Verkehrsausschuss	10.10.2017

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Mitteilung der Verwaltung zum Sachstand hinsichtlich des Radschnellweges Köln – Frechen zur Kenntnis und beschließt, eine Bürgerinformationsveranstaltung im vierten Quartal 2017 durchführen zu lassen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf eine Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Lindenthal uneingeschränkt zustimmt.

Begründung und Erläuterung:

1 Allgemeines

Der rund 8,4 km lange Radschnellweg Köln-Frechen wird die Universität zu Köln mit dem Bahnhof in Frechen auf direktem Weg verbinden (Übersichtsplan Anlage 1). Insbesondere für Berufspendler, aber auch für alle anderen mit dem Rad Fahrenden wird diese schnelle und direkte Wegeverbindung eine hohe Anziehungskraft haben.

Das Land Nordrhein-Westfalen hatte den Wettbewerbsbeitrag zum Radschnellweg Köln-Frechen, den die Städte Köln und Frechen sowie der Rhein-Erft-Kreis gemeinsam eingereicht hatten, prämiert und eine Förderzusage für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie erteilt. Nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren konnte das Ingenieurbüro Lindschulte + Kloppe aus Düsseldorf im November 2016 mit der Generalplanung beauftragt werden.

Erste Planungsideen und Planungsansätze wurden mittlerweile vom interkommunalen Projektteam und dem beauftragten Generalplaner erarbeitet und in einem Termin am 04. Mai 2017 den Vertretern von politischen Gremien aus Köln, Frechen und dem Rhein-Erft-Kreis sowie den Fachverbänden vorgestellt. Das Treffen diente der ersten Zwischeninformation und dem Austausch von Hinweisen, Ideen und Vorschlägen, die bei der weiteren Vertiefung der Planung berücksichtigt werden sollten (Anlage 4).

Die dort vorgestellten Präsentationen (Anlage 2+3) verdeutlichen die Besonderheiten des Radschnellweges Köln-Frechen, dessen Streckenverlauf sich aus mehreren Teilabschnitten mit unterschiedlichen Charakteristiken und Ansprüchen zusammensetzt:

Abschnitt 1:	Bachemer Straße zwischen Universitätsstraße und Militärringstraße dicht bebautes und erschlossenes Innenstadtgebiet
Abschnitt 2:	Bachemer Landstraße Äußerer Grüngürtel zwischen Militärringstraße und BAB A4 hohe Ansprüche an Natur- und Landschaftsschutz
Abschnitt 3:	Toyota-Allee zwischen BAB A4 und BAB A1 (Stadtgrenze) Gewerbegebiet mit intensiver Verkehrsnutzung
Abschnitt 4:	Frechener Stadtgebiet zwischen BAB A1 (Stadtgrenze) und Bahnhof Frechen außerörtlicher Bereich; vorzugsweise entlang in Betrieb befindlicher Gleisanlagen

Für jeden Teilabschnitt müssen die richtigen und passenden Lösungen gefunden und planerisch ausgearbeitet werden. In einigen Abschnitten ist die Planung bereits konkret, in anderen geht es noch um die Betrachtung von Varianten und die Bestimmung der optimalen Trasse.

Die Projektpartner sind sich einig, dass der Radschnellweg eine besonders hohe Qualität haben muss, damit er als schnelle, attraktive Wegeverbindung und als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) gut angenommen wird. Der Kfz-Verkehr soll in den Teilen, in denen er nicht komplett aus der Schnellwegplanung herausgenommen werden kann, deutlich untergeordnet werden.

2 Teilbereich Stadt Köln:

Im Abschnitt 1 auf der Bachemer Straße wird der Radschnellweg Köln-Frechen über bereits existierende Verkehrswege geführt. Hier bieten sich grundsätzlich zwei Ausbaumöglichkeiten an:

- kompletter Umbau der Verkehrsflächen:
Der Straßenraum wird in Gänze neu sortiert und baulich hergestellt. Hierdurch kann eine klare Erkennbarkeit des Radschnellweges unter Berücksichtigung der Belange (Fußgänger, Parken) anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen werden; es entsteht ein „Premiumprodukt“.

- **Markierungslösung:**
Der Radschnellweg wird innerhalb des bestehenden Verkehrsraums hauptsächlich über Markierungsarbeiten und kleinere bauliche Maßnahmen umgesetzt.
Diese Lösung entwickelt lange nicht die Qualitäten des kompletten Umbaus. Sie kann jedoch in Teilen schneller und kostengünstiger realisiert werden. Darüber hinaus müssten sich bei dieser Lösung Anlieger nicht an dem Umbau beteiligen.

Beide Varianten werden derzeit planerisch betrachtet und am Ende gegenübergestellt.

2.1 Parkraum

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in einigen Bereichen auf Kölner Stadtgebiet werden zahlreiche derzeit bestehende Parkmöglichkeiten entfallen müssen.

Eine erste Abschätzung hat bereits durch den Generalplaner stattgefunden.

Die Verwaltung wird zu diesem Thema noch ein gesondertes Gutachten erstellen lassen. Möglichkeiten der Kompensation im Umfeld sollen darin herausgearbeitet werden.

2.1.1 Abschnitt 1:

Bachemer Straße zwischen Universitätsstraße und Militärringstraße

Dieser innerörtliche Straßenzug ist eng bebaut und dicht besiedelt. Da hier für die Anlieger hoher Parkdruck herrscht, wurden zwischen Universitätsstraße und Lindenthalgürtel bereits die Bewohnerparkgebiete Lindenthal-Süd I und II eingerichtet.

Das Parken findet im Bestand in großen Teilen auf der Fahrbahn und dem Gehweg statt, so dass die Gehwegbreite oft stark eingeschränkt wird. Nur 250 von etwa 600 abgestellten Fahrzeugen lassen dem Fußgänger eine Restgehwegbreite von $\geq 2,00$ m.

Wird zum Vergleich eine Restgehwegbreite von $\geq 1,50$ m angesetzt, ergeben sich im Bestand immer noch etwa 190 Fahrzeuge, die keine ausreichende Gehwegbreite mehr zulassen.

Restgehwegbreite	Bestand	Planungsvariante Kompletter Umbau	Planungsvariante Markierungslösung
weniger als 1,50 m	192	0	61
zwischen 1,50 m und 2,00 m	162	0	204
mehr als 2,00 m	249	469	270
Summen	603	469	535

In den ersten Planungsideen wird bei der Planungsvariante des kompletten Umbaus Parken ausschließlich dort angeordnet, wo eine Restgehwegbreite von durchgängig $\geq 2,00$ m vorgesehen werden kann. Hierdurch können ca. 470 legale Parkstände geschaffen werden, ca. 220 mehr als im Bestand.

Bei der Planungsvariante mit Markierungslösung, die sich stark am Bestand orientiert, beläuft sich die Gesamtanzahl der Parkstände auf ca. 535, wovon jedoch nur ca. 270 eine Restgehwegbreite von $\geq 2,00$ m aufweisen. Bei ca. 200 Parkständen verbliebe immer noch eine eingeschränkte Restgehwegbreite zwischen 1,50 m und 2,00 m. Ca. 60 Parkstände sind mit einer Restgehwegbreite von $< 1,50$ m als nicht zulässig einzustufen und sollten nicht wieder vorgesehen werden. Bei Verzicht auf diese Parkstände unterscheidet sich die Gesamtanzahl der Parkstände nicht mehr wesentlich von der in der Planungsvariante des kompletten Umbaus.

Im Hinblick auf den Qualitätsgewinn für Fußgänger empfiehlt die Verwaltung die komplette Neugestaltung des Straßenraums der Ummarkierung vorzuziehen.

2.1.2 Abschnitt 2: Bachemer Landstraße zwischen Militärringstraße und BAB A4

Im Abschnitt 2 stellt sich die Situation grundsätzlich anders dar. Hier handelt es sich bei den Parkenden in der Hauptsache nicht um Anlieger, sondern um Erholungssuchende im Äußeren Grüngürtel, insbesondere an Wochenenden oder zum Feierabend.

Um den Radschnellweg realisieren zu können, muss das gesamte geduldete Parken entlang der Bachemer Landstraße entfallen. Die Einrichtungen „Haus am See“ und der „Decksteiner Tennisclub“ verfügen über eigene Parkplätze; die Erschließung ist weiterhin sichergestellt.

Eine erste Kompensationsmöglichkeit wurde bereits im Bereich des vorhandenen Parkplatzes an der Gleueler Straße in ca. 800 m Entfernung lokalisiert. Durch Umorganisation dieses Parkplatzes könnten hier ca. 25 Parkstände mehr zur Verfügung gestellt werden.

Das o. g. noch zu vergebende Gutachten soll auch hier noch weitere alternative Parkmöglichkeiten erarbeiten.

2.1.3 Abschnitt 3 Toyota-Allee zwischen BAB A4 und BAB A1

In diesem Abschnitt stellt sich die Parkraumsituation nicht so problematisch dar wie in den anderen Abschnitten. Die Firmen im Gewerbegebiet verfügen über ausreichende Parkmöglichkeiten auf den eigenen Grundstücken.

Bei der Planung ist nicht mit großen Parkstand-Verlusten zu rechnen, da entlang der Toyota-Allee wahrscheinlich nach wie vor ein Parkstreifen vorgesehen werden kann.

2.2 Knotenpunkte

Grundsätzlich soll der Radschnellweg bevorrechtigt werden, nach Möglichkeit ist eine planfreie Lösung (Unter- oder Überführung) vorzusehen. Dies wird im innerstädtischen, dicht bebauten Bereich mit zahlreichen Zwangspunkten in der Regel nicht umsetzbar sein, so dass ebenerdige Lösungen angeboten werden müssen, die den Radverkehr priorisieren.

Die verkehrstechnische Prüfung der betroffenen Knotenpunkte wurde beauftragt und findet in enger Abstimmung mit den Straßenplanern des Ingenieurbüros Lindschulte + Kloppe statt.

2.2.1 Bachemer Straße/Universitätsstraße

An diesem Knotenpunkt werden zwei Lösungen untersucht:

- Führung des Radschnellweges über die Bachemer Straße
- Führung des Radschnellweges über die parallele Anliegerfahrbahn der Bachemer Straße, nördlich des Parks der Menschrechte

Im Wettbewerbsbeitrag wurde die Führung über die Parallelstraße vorgeschlagen. Bei näherer Betrachtung und verkehrstechnischer Prüfung könnte sich jedoch die direktere Führung über die Bachemer Straße als vorteilhafter herausstellen. Eine abschließende Empfehlung wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung erfolgen.

2.2.2 Bachemer Straße/Hans-Sachs-Straße in Verbindung mit Bachemer Straße/Weyertal

An diesem Knotenpunkt werden zwei Lösungen untersucht:

- Kreisverkehr
- „Gestreckte“ Führung mit Lichtsignalanlage

Im Wettbewerbsbeitrag wurde der Kreisverkehr vorgeschlagen. Bei näherer Betrachtung und ver-

kehrstechnischer Prüfung könnte sich jedoch eine nach wie vor signalisierte Lösung als vorteilhafter herausstellen. Hierzu wird es noch vertiefte Untersuchungen geben.

2.2.3 Bachemer Straße/Lindenthalgürtel

Eine planfreie Lösung ist hier aufgrund der dichten Bebauung nicht umsetzbar. An dieser Kreuzung muss eine verkehrstechnische Lösung gefunden werden, die den Vorrang der Stadtbahnlinie 13 auf dem Lindenthalgürtel beibehält.

2.2.4 Bachemer Straße/Militärringstraße

An dieser Stelle werden derzeit vier Lösungsmöglichkeiten untersucht. Am Ende sollen sie dann abschließend in einer Bewertungsmatrix gegenübergestellt und anhand verschiedener Kriterien bewertet werden:

Planfrei:

Überführung

Aufgrund der einzuhaltenden maximalen Steigungen für Radfahrer und Fußgänger und der vorzusehenden lichten Durchfahrtshöhe über der Militärringstraße (L34) ergeben sich sehr lange Entwicklungslängen der Rampen.

Unterführung

Aufgrund der einzuhaltenden maximalen Steigungen für Radfahrer und Fußgänger, der vorzusehenden lichten Durchfahrtshöhe für Wartungsfahrzeuge unter der Militärringstraße (L34) hindurch und des Konstruktionsaufbaus für die Militärringstraße selber ergeben sich auch hier sehr lange Entwicklungslängen der Rampen.

Plangleich:

Lichtsignalanlage

Für die Kreuzung dieser beiden zukünftig gleichrangigen Verkehrswege wird eine verkehrstechnische Lösung geprüft. Die Auswirkungen eines Vorrangs für den Radschnellweg auf den MIV und die benachbarte Kreuzung der Militärringstraße mit der Dürener Straße und die querenden Gleisanlagen (HGK Köln AG und Stadtbahnlinie 7) werden untersucht.

Bauliche Mittelinsel

Bei Entscheidung für die übergeordnete Verbindungsfunktion der Militärringstraße könnte dem Radschnellweg kein Vorrang eingeräumt werden.

Die bereits vorhandene bauliche Mittelinsel könnte in diesem Fall baulich so hergerichtet werden, dass mehrere Radfahrer eine komfortable, richtungsbezogene Aufstellfläche erhalten.

2.2.5 Toyota-Allee/Horbeller Straße

An diesem Knotenpunkt werden zwei Lösungen untersucht:

- Kreisverkehr
- Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

Hierzu wird es noch vertiefte Untersuchungen geben.

In die Planung ist das Brückenbauwerk über den Kölner Randkanal mit einzubeziehen.

2.2.6 Toyota-Allee/Badische Allee

Bei der Führung des Radschnellweges wird eine potentielle Ansiedlung des Frischezentrums aus verkehrlicher Sicht berücksichtigt. Die Kreuzungsform als Kreisverkehr wird zunächst beibehalten.

Eine abschließende Empfehlung zur Möglichkeit einer Priorisierung des Radverkehrs bei dieser Kreuzungsform wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung erfolgen.

3 Teilbereich Stadt Frechen:

Für den Teilbereich Frechen gibt es drei Alternativrouten, die im Rahmen einer Kosten-/Nutzenrelation sowie ihrer Machbarkeit im Einzelnen noch untersucht werden müssen:

1. Führung von der Toyota-Allee aus parallel zur BAB A1 nach Norden und anschließend entlang der HGK-Gleise bis zum Bahnhof Frechen.
2. Führung von der Toyota-Allee aus weiter geradeaus (Bachemer Straße) bis zur Bonnstraße. Planfreie Querung der Bonnstraße entweder auf Höhe der Bachemer Straße oder auf Höhe der Holzstraße.
Anbindung an das Brückenbauwerk Clarenbergweg bis zum Bahnhof Frechen.
3. Führung von der Toyota-Allee aus weiter geradeaus (Bachemer Straße) über Bonnstraße hinweg bis Frechen-Bachem, Führung als Fahrradstraße durchs Wohngebiet über das Brückenbauwerk Clarenbergweg bis zum Bahnhof Frechen.

4 Weiteres Vorgehen

Die ersten Planungsansätze werden nun weiter ausgearbeitet und sollen im Herbst den Bürgerinnen und Bürgern bei einer öffentlichen Veranstaltung jeweils in Frechen und Köln vorgestellt werden. Anschließend wird die Verwaltung Entscheidungsvorlagen fertigen und entsprechende Förderanträge für die finanzielle Bezuschussung der nachfolgenden Planungsphasen stellen.

5 Sonstiges

Die bisherigen drei Projektpartner Stadt Köln, Stadt Frechen und Rhein-Erft-Kreis werden durch eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen vom Oktober 2016 durch einen vierten Partner verstärkt: Der Landesbetrieb Straßenbau NRW ist als künftiger Straßenbaulastträger für Teilabschnitte der Strecke (Äußerer Grüngürtel und Frechener Stadtgebiet) mit in die Planungen eingestiegen. Die bestehende Kooperationsvereinbarung wird dementsprechend durch eine neue ersetzt.

Ein gleichlautender Beschluss wurde in den zuständigen politischen Gremien der Stadt Frechen bereits vor der Sommerpause 2017 gefasst (Anlage 6).

Anlagen:

- Anlage 1: Übersichtsplan, Stand 14.02.2017
- Anlage 2: allgemeine Präsentation aus dem Termin am 04. Mai 2017
- Anlage 3: Präsentation Planung aus dem Termin am 04. Mai 2017
- Anlage 4: Mitschrift aus dem Termin am 04. Mai 2017
- Anlage 5a: Querschnitt Abschnitt 1 (Bachemer Str. in Höhe St. Stephan)
- Anlage 5b: Querschnitt Abschnitt 1 (Bachemer Str. in Höhe GGS Freiligrathstr.)
- Anlage 5c: Querschnitt Abschnitt 2 (Grüngürtel)
- Anlage 5d: Querschnitt Abschnitt 3 (Toyota-Allee, östlicher Teilabschnitt)
- Anlage 5e: Querschnitt Abschnitt 3 (Toyota-Allee, westlicher Teilabschnitt)
- Anlage 6: Beschluss zur Bürgerinformationsveranstaltung der Stadt Frechen