

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VIII/66/661/5
661/5

Freigabedatum 26.09.2017

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Radverkehrskonzept Innenstadt
Radverkehrsführung an den Kölner Ringen**

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	10.10.2017
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	19.10.2017
Verkehrsausschuss	05.12.2017

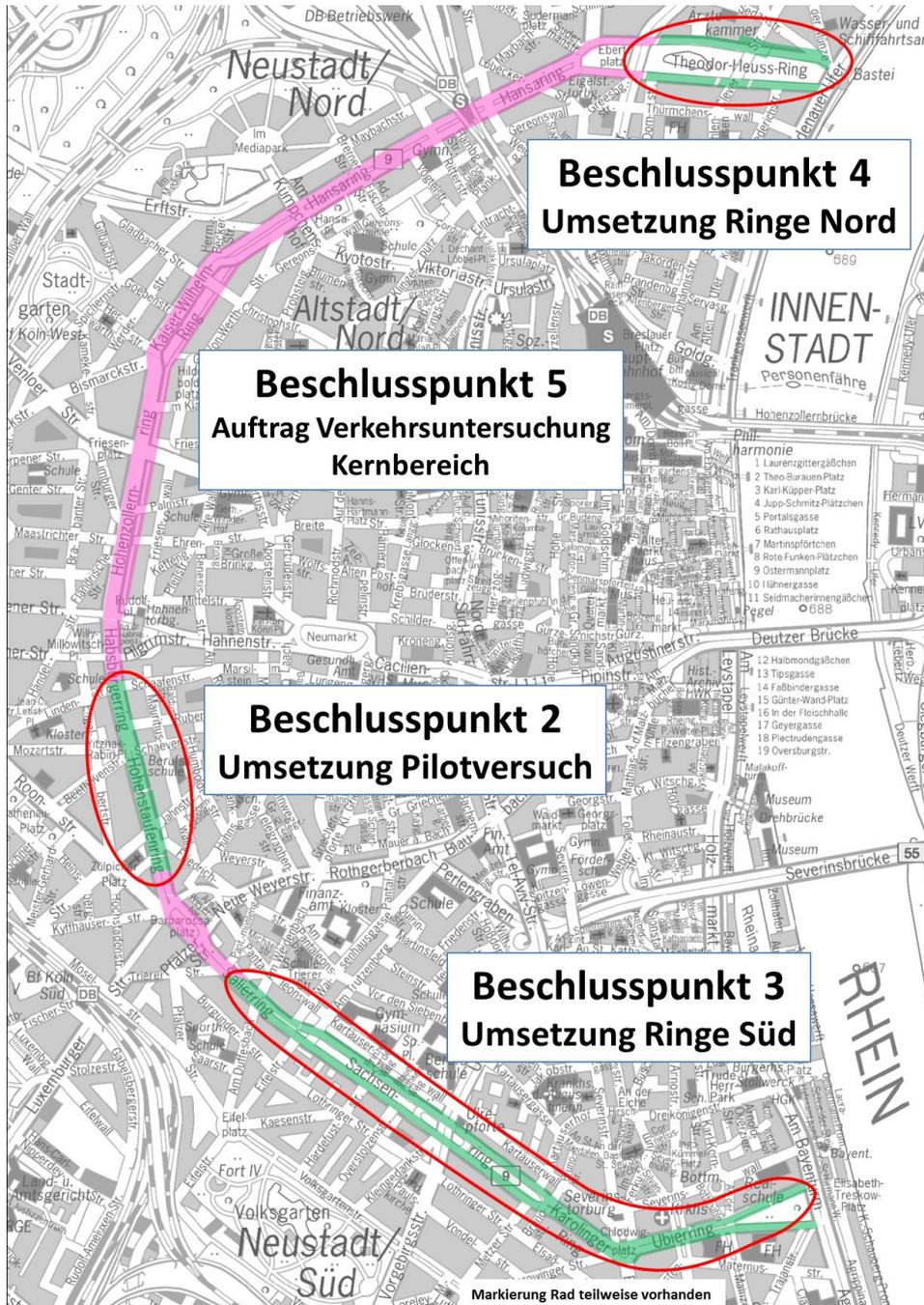
Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf den Kölner Ringen durchgängig vom Ubierring bis zum Theodor-Heuss-Ring **Tempo 30** einzurichten.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, in einem **Pilotversuch** auf dem Hohenstaufenring und dem Habsburgerring zwischen Zülpicher Platz und der Lindenstraße bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten und das Parken dort neu zu ordnen.
3. Der Verkehrsausschuss beschließt, auf dem südlichen Teil der Ringe eine durchgängige Radverkehrsführung einzurichten. Der Beschlusspunkt **Kölner Ringe Süd** umfasst den Salierring, den Sachsenring, den Karolingerring und den Ubierring sowie in nördlicher Fahrtrichtung den Habsburgerring zwischen Barbarossaplatz und Zülpicher Platz (Anschluss an Beschlusspunkt 2). Grundprinzip der Maßnahme ist die Einrichtung von Radverkehrsanlagen durch die Umnutzung einer Kfz-Fahrspur.
4. Der Verkehrsausschuss beschließt, auf dem nördlichen Teil der Ringe eine durchgängige Radverkehrsführung einzurichten. Der Beschlusspunkt **Kölner Ringe Nord** umfasst den Theodor-Heuss-Ring. Grundprinzip der Maßnahme ist die Einrichtung von Radverkehrsanlagen durch die Umnutzung einer Kfz-Fahrspur, ohne in die Parkregelungen einzugreifen.
5. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, eine **Verkehrsuntersuchung für den Kernbereich** an den Ringen durchzuführen, um die Verkehrsströme zu erfassen und potenzielle Verkehrsverlagerungen abschätzen zu können.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die Bezirksvertretung Innenstadt ohne Änderungen zustimmt.

Begründung

Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI), das im Juni 2016 vom Verkehrsausschuss beschlossen worden ist, hat die Verwaltung den Auftrag bekommen, auf den nördlichen und südlichen Kölner Ringen mit Markierungsmaßnahmen eine Radverkehrsführung herzustellen. Parallel dazu hat der Verkehrsausschuss beschlossen, die Forderungen des 10-Punkte-Planes zur Attraktivierung der Kölner Ringe der Initiative „#RingFrei“ zu überprüfen und bei der Planung zu berücksichtigen. Mit der Initiative und dem ADFC hat es 6 Arbeitstreffen gegeben; die Ergebnisse wurden am 22. Mai 2017 in einer Arbeitssitzung Vertretern des Verkehrsausschusses und der Bezirksvertretung Innenstadt vorgestellt. Die Fahrbahnaufteilung mit Radfahrstreifen (Beschlusspunkte 2, 3 und 4) wurde am 14. August 2017 der Initiative und dem ADFC vorgestellt. Dabei fanden die Planungen der Verwaltung, an den Ringen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten einen Radfahrstreifen mit einer Regeltbreite von 2,5 m einzusetzen, eine sehr positive Resonanz.



Zum Beschlusspunkt 1: Tempo 30

Da der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden soll, empfiehlt die Verwaltung aus Verkehrssicherheitsgründen, die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer anzugleichen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs soll daher auf Tempo 30 beschränkt werden. Die daraus resultierende Anpassung der LSA-Schaltungen kommt auch dem zügigen Radverkehr zugute, da er dadurch besser in die fortlaufende Schaltung integriert wird.

Zum Beschlusspunkt 2: Pilotstrecke

Als zukünftige Regellösung für die Ringe soll der Radverkehr unter Umnutzung einer Kfz-Fahrspur auf einem 2,5 m breiten Radfahrstreifen geführt werden. Die Regellösung wird eingesetzt, wenn die erforderliche Fahrbahnbreite vorhanden und die verkehrstechnische Verträglichkeit gegeben ist. Auf der gemeinsam mit der Initiative „#RingFrei“ und dem ADFC definierten Pilotstrecke zwischen dem Zülpicher Platz und der Lindenstraße (Anlage 1) wird diese Regellösung erstmalig umgesetzt. Der Radfahrstreifen soll mit Piktogrammen in dichter Folge von etwa 10 bis 15 Metern ausgestattet werden, auf eine vollflächige Einfärbung des Radfahrstreifens sollte aus Sicht der Verwaltung verzichtet werden.

Im Bereich der verengten Fahrbahn in Höhe der Stadtbahnhaltestelle „Zülpicher Platz“ steht die für die Regellösung erforderliche Fahrbahnbreite nicht zur Verfügung, daher wird hier ein Schutzstreifen geplant. Vor den Lichtsignalanlagen werden, wie bereits auf der Strecke zwischen Ehrenstraße und Hansaring, aufgeweitete Aufstellflächen für den Radverkehr über eine gesamte Fahrspur markiert. Ebenso werden, da wo es erforderlich ist, indirekte Linksabbiegemöglichkeiten für den Radverkehr neu geschaffen.

Entsprechend dem 10-Punkte-Plan der Initiative „#RingFrei“ werden die 43 vorhandenen Kurzzeitparkplätze in diesem Abschnitt in Lieferzonen und zum Fahrradparken umgenutzt. Außerhalb der Ladezeiten sollen die Stellplätze den Anwohnern zur Verfügung gestellt werden. Den Kurzzeitparkern stehen ausreichend Stellplätze in den angrenzenden Parkhäusern zur Verfügung. Mit der Ausweitung der Ladezonen wird auch das Ziel verfolgt, das kurzzeitige Parken zum Laden und Liefern in zweiter Reihe zu vermeiden. Die Fahrradabstellanlagen auf den Nebenanlagen werden entfernt, so dass dem Fußgängerverkehr mehr Raum zur Verfügung steht. Die Planung sieht 224 Fahrradabstellplätze an Anlehnbügeln in heutigen Parkbuchten vor.

Die Umsetzung der Pilotstrecke kann mit der Erneuerung der Ampelanlagen ab Frühjahr 2018 erfolgen. Die Erfahrungen mit der Pilotstrecke sollen Aufschluss für die Planung der zukünftigen Radverkehrsführung im Kernbereich der Ringe geben.

Zum Beschlusspunkt 3: Radverkehrsanlagen auf den Kölner Ringen Süd

Auf den südlichen Ringen zwischen Barbarossaplatz und dem Rhein sind in den vergangenen Jahren bereits abschnittsweise Schutzstreifen eingerichtet worden. Insbesondere die Streckenabschnitte mit schmalen Fahrbahnen und Schutzstreifen rund um den Chlodwigplatz (Karolingerring, Ubierring in Fahrtrichtung Rhein) haben sich bewährt und werden beibehalten.

In den Bereichen, die heute über zwei Kfz-Fahrs Spuren und keine Radverkehrsführung verfügen, sollen die Lücken im Radverkehrsnetz durch die Umwandlung eines Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen geschlossen werden. Auf den Streckenabschnitten kommt dabei grundsätzlich die Regellösung mit 2,5 m breitem Radfahrstreifen und 3,0 m breitem Kfz-Fahrstreifen zum Einsatz. Bei breiteren Fahrbahnquerschnitten werden situativ zusätzliche Sicherheitsräume zum Parken und/oder zum Fahren vorgesehen. In diesem Zuge werden Radfahrstreifen auf dem Salierring in Fahrtrichtung Barbarossaplatz, dem Sachsenring in beiden Fahrtrichtungen und dem Ubierring in Fahrtrichtung Chlodwigplatz markiert; außerdem auf dem Habsburgerring nördlich des Barbarossaplatzes. Auf dem Ubierring entfallen durch die Maßnahme etwa 20 Stellplätze.

Bei der Markierung der Lückenschlüsse wird von der Regellösung lediglich in einem Teilabschnitt des Sachsenrings in Fahrtrichtung Barbarossaplatz (Brunostraße bis Ulrichgasse) abgewichen, um das Parken für die Anwohner zu erhalten. Hier werden neue Schutzstreifen mit einer Breite von 1,5 m markiert.

Abweichend von der Empfehlung der Verwaltung möchte die Initiative „#RingFrei“ einen Austausch der vorhandenen Schutzstreifen auf dem Salierring in Fahrtrichtung Chlodwigplatz und die Umsetzung der Regellösung auch auf diesem Teilabschnitt. Die Verwaltung hält dies zwar grundsätzlich für wünschenswert, möchte jedoch in erster Priorität eine durchgängige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn herstellen ohne zu viele Konflikte mit Anliegern auszulösen. Eine Überprüfung und Optimierung bestehender Radverkehrsführungen kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Zum Beschlusspunkt 4: Radverkehrsanlagen auf den Kölner Ringen Nord

Auf dem Theodor-Heuss-Ring kommt auf der südlichen Richtungsfahrbahn zwischen Ebertplatz und Rhein die Regellösung mit 2,5 m breitem Radfahrstreifen und 3,0 m breitem Kfz-Fahrstreifen zum Einsatz.

Auf der nördlichen Richtungsfahrbahn zwischen Rhein und Ebertplatz müsste für die Markierung eines Radfahrstreifens die Anordnung der Parkplätze geändert werden (Längsparken statt Schrägparken). Hierdurch würden ca. 40 Pkw-Stellplätze entfallen. Diese Lösung wird von der Initiative „#RingFrei“ favorisiert. Die Verwaltung empfiehlt demgegenüber, zunächst die bestehende Anordnung und Anzahl der Parkplätze beizubehalten und innerhalb der bestehenden Fahrbahn einen 1,75 m breiten Schutzstreifen einzurichten. Eine Überprüfung und Optimierung der Radverkehrsführung kann im Zuge der Umplanungen für den Ebertplatz berücksichtigt werden.

Zum Beschlusspunkt 5: Verkehrsuntersuchung Kernbereich

Im Kernbereich der Ringe zwischen Lindenstraße und Ebertplatz sind die verkehrstechnischen Auswirkungen der Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen unklar. Es ist daher vorgesehen, eine Verkehrsuntersuchung für den Kernbereich an den Ringen durchzuführen, um die Verkehrsströme zu erfassen und potenzielle Verkehrsverlagerungen abschätzen zu können. Dafür werden zeitnah Zählungen durchgeführt; die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung werden der Politik gesondert vorgestellt.

Dringlichkeitsbegründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen soll im Frühjahr 2018 begonnen werden. Da der Verkehrsausschuss erst wieder im Dezember 2017 tagt, ist es erforderlich, dass in der Oktobersitzung der Verkehrsausschuss die Vorlage zur ersten Lesung erhält. Erst nach dem Beschluss können die Arbeiten zur Vergabe erfolgen.

Anlage 1: Lageplan Pilotversuch

Anlage 2: Regelquerschnitte