

**Radverkehrsführung auf den Kölner Ringen
1202/2019**

**hier: Stellungnahme der Verwaltung zur Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt von der Sitzung am 09.05.2019, TOP 3.10 und 3.10.1 (Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, CDU-Fraktion, SPD-Fraktion, Fraktion Die Linke, GUT, Deine Freunde)
AN/0667/2019**

Beschluss zur Beschlussvorlage 1202/2019:

„Die Bezirksvertretung Innenstadt empfiehlt folgenden geänderten Beschluss: In Ergänzung der bisherigen Beschlüsse zum Radverkehrskonzept Innenstadt und den Kölner Ringen beauftragt der Verkehrsausschuss die Verwaltung,

1. auf dem Hansaring zwischen Von-Werth-Straße und Voigteistraße in nördlicher Fahrtrichtung bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.
2. Im Übrigen ist der nachfolgende Änderungsbeschluss der BV 1 gemäß Antrag AN/0667/2019 zu beachten.“

Beschluss zu Änderungsantrag AN/0667/2019:

„Die Bezirksvertretung Innenstadt empfiehlt folgende Änderung des Beschlusstextes:

Punkt 2. Wird wie folgt geändert:

auf dem Hansaring, dem Kaiser-Wilhelm-Ring und dem Hohenzollernring zwischen Am Kämpchenshof/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten. Der bauliche Radweg zwischen Am Kämpchenshof und Erftstraße wird zurückgebaut. Die Fahrradaufstellfläche an der Kreuzung Hansaring/Am Kämpchenshof wird auf die Breite einer Fahrspur vergrößert. Auf der Kreuzung werden die Markierungen in Richtung des baulichen Radwegs entfernt. Auf dem Hansaring wird zwischen Adolf-Fischer-Straße und Am Kämpchenshof für den geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr nur ein Fahrstreifen als Aufstellfläche markiert, der Schutzstreifen der Fahrradweiche wird entsprechend verbreitert.

Punkt 3. Wird wie folgt geändert:

auf dem Hohenzollernring zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Aachener Straße in beiden Fahrtrichtungen ein Radfahrstreifen bei Umnutzung einer Fahrspur eingerichtet. In der nördlichen Fahrtrichtung entstehen Ladezonen im Bereich des baulichen Radwegs.

Punkt 4. Wird wie folgt geändert:

auf dem Habsburgerring zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen in einer Breite von 2,50m zzgl. 0,75m Sicherheitszone einzurichten.

Punkt 5. Wird wie folgt geändert:

auf dem Hohenstaufenring zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße in beiden Fahrtrichtungen den Anschluss an die Pilotstrecke herzustellen. In beiden Fahrtrichtungen wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen in Regelbreite eingerichtet. Die Rechtsabbieger-Spur in südlicher Fahrtrichtung in Richtung Lindenstraße kann entfallen. Alternativ: In südlicher Fahrtrichtung entfällt Rechtsabbiegemöglichkeit in die Lindenstraße. Die Abbiegebeziehungen in nördlicher Fahrtrichtung sind so zu organisieren, dass der erforderliche Sicherheits- und Überholabstand des KfZ-Verkehrs zu Radfahrenden eingehalten werden kann.

Punkt 6 entfällt – siehe 2)

Punkt 7 entfällt – siehe 4)

Punkt 8. Wird wie folgt geändert
am Barbarossaplatz in nördlicher Fahrtrichtung einen Radfahrstreifen in Breite der Regellösung unter Umnutzung einer Fahrspur bei gleichzeitiger Neuordnung des Parkens auf der Nordseite von Schräg- zu Längsparken einzurichten.

Punkt 9. Wird wie folgt geändert
das Parken auf den Kölner Ringen neu zu konzipieren. Dabei sollen nach den örtlichen Gegebenheiten die Flächen für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung gestellt werden. Das Kurzzeitparken in Ladezonen entfällt. Ladezonen werden durch eindeutige Beschilderungen und deutliche Markierungen gekennzeichnet.

Sowie folgende Punkte zu ergänzen:

10. Der Beschluss des Verkehrsausschusses vom 10.10.2017 zur Anordnung von Tempo 30 ist unverzüglich umzusetzen („Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf den Kölner Ringen durchgängig vom Ubierring bis zum Theodor-HeussRing Tempo 30 einzurichten.“)

11. Der Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 03.03.2016 zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist unverzüglich und vollständig umzusetzen („Die Aufhebung der Benutzungspflicht an den Kölner Ringen muss sofort und ohne weitere Verzögerung umgesetzt werden.“)

12. Auf dem Barbarossaplatz ist in südlicher Fahrtrichtung einer Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn einzurichten.

13. Auf dem Hansaring zwischen Am Kümpchenschhof/Kyotostraße und Ebertplatz werden in beiden Fahrtrichtungen die vorhandenen Radverkehrsinfrastrukturen durch neue Markierungen auf den Standard der Regellösung gebracht (Radfahrstreifen 2,50m zzgl. 0,5m Sicherheitsabstand).

14. Auf dem Salierring in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Trierer Straße und Neue Weyerstraße wird ein Radfahrstreifen in der Regelbreite von 2,50m eingerichtet, im Kreuzungsbereich Neue Weyerstraße als Schutzstreifen in gleicher Breite. In Richtung Neue Weyerstraße wird ein Radfahrstreifen für rechts abbiegende Radfahrer unter Umnutzung einer Fahrspur eingerichtet.

15. Die Ampelschaltungen auf den Ringen zwischen Ebertplatz und Chlodwigplatz werden so angepasst, dass eine „Grüne Welle“ für alle auf der Fahrbahn befindliche Verkehrsteilnehmer entsteht.

16. Auf dem Hohenstaufening in südlicher Fahrtrichtung zwischen Zulpicher Platz und Barbarossaplatz ist eine Radfahrinfrastruktur auf der Fahrbahn einzurichten.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Vorbemerkung:

Die Bezirksvertretung Innenstadt empfiehlt gegenüber der Verwaltungsvorlage einen grundsätzlich geänderten Beschluss. Die Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt weicht in den Beschlusspunkten 2 bis 9 von der Verwaltungsvorlage ab und ergänzt außerdem die Beschlusspunkte 10 bis 16.

Zum grundsätzlichen Verständnis der **alternativen Beschlüsse** ist Folgendes zusammenfassend festzustellen:

Die **Verwaltungsvorlage** sieht als Regellösung vor, dass in den beschriebenen Teilabschnitten der Kölner Ringe **unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten** die rechte Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt wird. Zur Ausarbeitung der Verwaltungsvorlage wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wurden für drei Verkehrsknotenpunkte im Kernbereich verkehrstechnisch kritische Werte ermittelt, die nicht durch kurzfristig umsetzbare, bauliche Maßnahmen zu entschärfen sind und für die derzeit entsprechend eine zweispurige Führung des Kfz-Verkehrs vorzusehen ist.

Die **Beschlussempfehlung der BV 1** sieht demgegenüber vor, dass die Regellösung mit Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen **unabhängig von den örtlichen Gegebenheiten** in allen in der Vorlage beschriebenen Teilabschnitten der Kölner Ringe umgesetzt wird. Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung sowie bautechnische Bedenken werden entsprechend als nicht maßgeblich bewertet.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass eine **Umsetzung der Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt in 2020 nicht möglich** ist. Für erhebliche Teile der Beschlussempfehlung sind ergänzende Planungen und Untersuchungen erforderlich.

Um die Unterschiede der Verwaltungsvorlage und der Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt nachvollziehbar herauszuarbeiten, werden die einzelnen Beschlusspunkte in Tabelle 1 gegenübergestellt. Daran anschließend folgen die Stellungnahme der Verwaltung sowie eine schlussfolgende, **aktualisierte Beschlussempfehlung der Verwaltung**.

Die **aktualisierte Beschlussempfehlung** der Verwaltung auf Basis der Einzelstellungen zu den Anträgen im Verkehrsausschuss (Anlagen 9 und 10) sowie zum Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt (Anlage 11) wird in **Anlage 12** zusammengefasst.

Abbildung 1: Übersichtsplan der Beschlussempfehlung der BV1

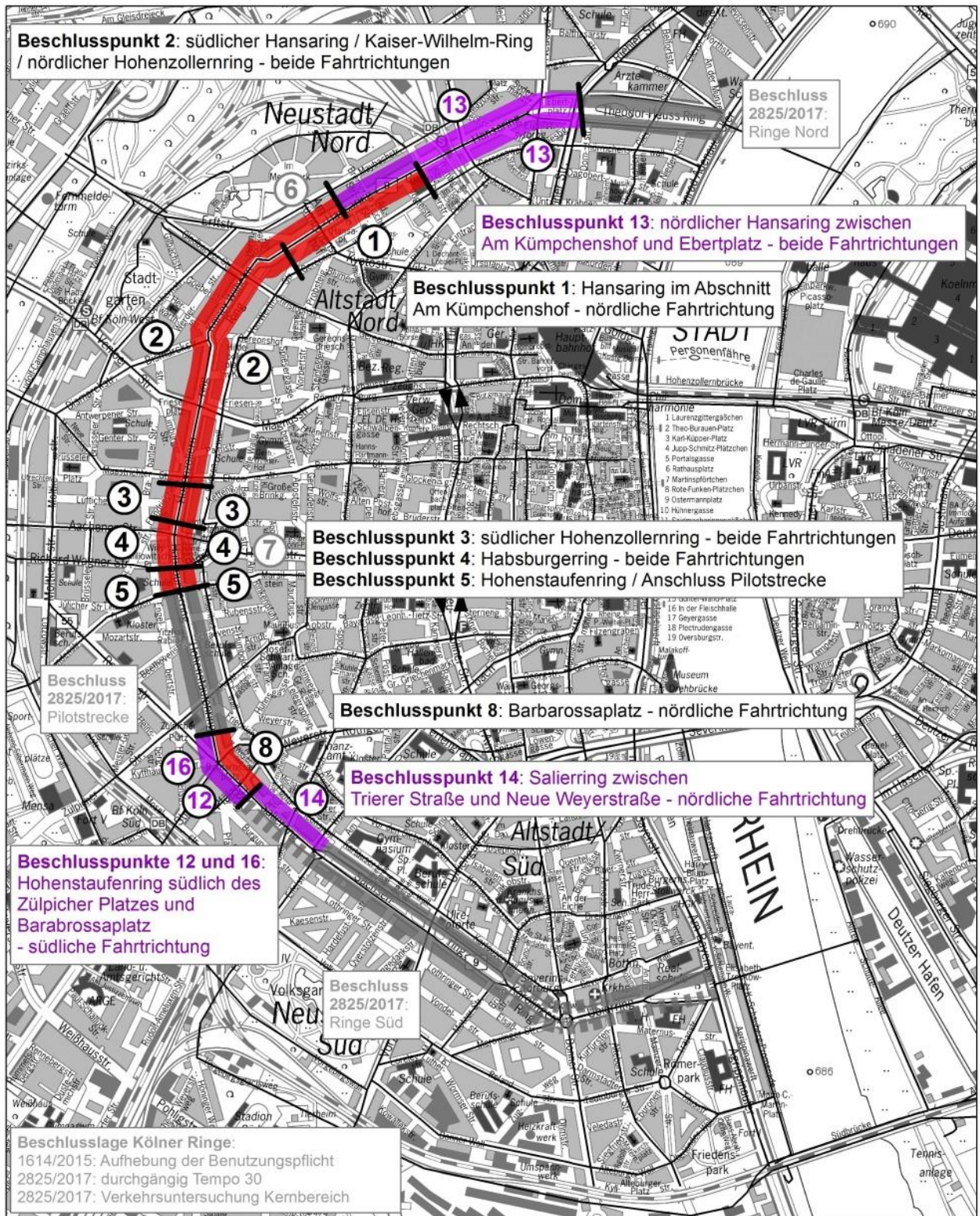


Tabelle 1: Synopse der Vorlage der Verwaltung und Beschlussempfehlung der Bezirksvertretung Innenstadt (BV1):

Beschlusspunkt 1 – Hansaring / Am Kämpchenschhof in nördlicher Fahrtrichtung	
<p><u>Vorlage der Verwaltung</u></p> <p>1. auf dem Hansaring zwischen Von-Werth-Straße und Voigteistraße in nördlicher Fahrtrichtung bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.</p>	<p><u>Beschlussempfehlung der BV 1</u></p> <p>1. auf dem Hansaring zwischen Von-Werth-Straße und Voigteistraße in nördlicher Fahrtrichtung bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.</p>
<p><u>Stellungnahme der Verwaltung:</u></p> <p>Vorlage und Beschlussempfehlung sind identisch.</p>	
<p><u>Beschlussempfehlung der Verwaltung:</u></p> <p>1. auf dem Hansaring zwischen Von-Werth-Straße und Voigteistraße in nördlicher Fahrtrichtung bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.</p>	
Beschlusspunkt 2 – Hansaring/K.-Wilhelm-Ring/Hohenzollernring in beiden Fahrtrichtungen Beschlusspunkt 6 – Hansaring/Am Kämpchenschhof in südlicher Fahrtrichtung	
<p>2. auf dem Hansaring, dem Kaiser-Wilhelm-Ring und dem Hohenzollernring zwischen Ertstraße/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.</p> <p>6. auf dem Hansaring im Kreuzungsbereich Am Kämpchenschhof in südlicher Fahrtrichtung die zweispurige Führung des geradeausführenden Kfz-Verkehrs beizubehalten. Radfahrende nutzen wie bisher zwischen Am Kämpchenschhof und Ertstraße den baulichen Radweg oder die Fahrbahn im Mischverkehr ohne Radfahrstreifen.</p>	<p>2. auf dem Hansaring, dem Kaiser-Wilhelm-Ring und dem Hohenzollernring zwischen Am Kämpchenschhof/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.</p> <p>Der bauliche Radweg zwischen Am Kämpchenschhof und Ertstraße wird zurückgebaut. Die Fahrradstellfläche an der Kreuzung Hansaring/Am Kämpchenschhof wird auf die Breite einer Fahrspur vergrößert. Auf der Kreuzung werden die Markierungen in Richtung des baulichen Radwegs entfernt. Auf dem Hansaring wird zwischen Adolf-Fischer-Straße und Am Kämpchenschhof für den geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr nur ein Fahrstreifen als Stellfläche markiert, der Schutzstreifen der Fahrradweiche wird entsprechend verbreitert.</p> <p>6. entfällt - siehe 2)</p>
<p><u>Stellungnahme der Verwaltung (entspricht Begründung zu Vorlage/Punkt 6):</u></p> <p>Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sollte das Grundprinzip der einspurigen Führung des Kfz-Verkehrs in der Geradeausrichtung derzeit hier nicht angewendet werden. Bei der aktuellen Verkehrsbelastung würde in der Hauptverkehrszeit die Kapazität auf dem Geradeausfahrstreifen in Richtung Friesenplatz deutlich überschritten. Es ist rechnerisch mit regelmäßigen Rückstauerisierungen mindestens bis zur Bremer Straße zu rechnen. Aufgrund der gestörten Erreichbarkeit des Abbiegefahrstreifens in Richtung BAB 57 besteht ein erhebliches zusätzliches Rückstaurisiko.</p> <p>Das oben genannte Grundprinzip der Radverkehrsführung kann unter den aktuellen baulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen daher ebenfalls nicht zur Anwendung kommen. Radfahrende nutzen wie bisher zwischen Am Kämpchenschhof und Ertstraße den baulichen Radweg oder die Fahrbahn im Mischverkehr ohne Radfahrstreifen.</p>	

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

2. auf dem Hansaring, dem Kaiser-Wilhelm-Ring und dem Hohenzollernring zwischen Ertstraße/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.

6. auf dem Hansaring im Kreuzungsbereich Am Kämpchenshof in südlicher Fahrtrichtung die zweispurige Führung des geradeausführenden Kfz-Verkehrs beizubehalten. Radfahrende nutzen wie bisher zwischen Am Kämpchenshof und Ertstraße den baulichen Radweg oder die Fahrbahn im Mischverkehr ohne Radfahrstreifen. **Für den Radverkehr werden Aufstellflächen vor dem rechten Geradeausfahrstreifen und dem Rechtsabbiegefahrstreifen markiert.**

Beschlusspunkt 3 – südlicher Hohenzollernring in beiden Fahrtrichtungen

Vorlage der Verwaltung

3. auf dem Hohenzollernring zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Achener Straße in beiden Fahrtrichtungen als Zwischenlösung die vorhandene Radverkehrsführung über den baulichen Radweg beizubehalten. Die jeweils rechte Fahrspur wird als Seitenstreifen für Parken und Laden ausgebildet.

Als endgültige Lösung soll das Grundprinzip der anderen Abschnitte vorbereitet und umgesetzt werden.

Beschlussempfehlung der BV 1

3. auf dem Hohenzollernring zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Achener Straße in beiden Fahrtrichtungen ein Radfahrstreifen bei Umnutzung einer Fahrspur eingerichtet. In der nördlichen Fahrtrichtung entstehen Ladezonen im Bereich des baulichen Radwegs.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für die nördliche Fahrtrichtung ist aufgrund der vorhandenen Befestigung der Nebenanlagen (Radweg) die Ausweisung als Ladezone nicht möglich. Für die Einrichtung einer Ladezone ist ein entsprechend geeigneter Belag/Befestigung vorzusehen. Weiterhin erscheint eine Absenkung des Bordsteins erforderlich. Für die südliche Fahrtrichtung wird eine vollständige Verlagerung der Ladevorgänge in andere Bereiche als nicht möglich angesehen, die ohnehin engmaschig erforderliche Kontrolldichte müsste entsprechend weiter erhöht werden.

Hierfür ist ein entsprechender Vorlauf erforderlich (Ermittlung bautechnischer Grundlagen, Gestaltungskonzept), eine Umsetzung in 2020 ist somit nicht möglich. Das Grundprinzip mit Radfahrstreifen soll daher in der nächsten Umsetzungsstufe realisiert werden.

Beschlussempfehlung der Verwaltung (unverändert):

3. auf dem Hohenzollernring zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Achener Straße in beiden Fahrtrichtungen als Zwischenlösung die vorhandene Radverkehrsführung über den baulichen Radweg beizubehalten. Die jeweils rechte Fahrspur wird als Seitenstreifen für Parken und Laden ausgebildet.

Als endgültige Lösung soll das Grundprinzip der anderen Abschnitte vorbereitet und umgesetzt werden.

Beschlusspunkt 4 - Habsburgerring in südlicher Fahrtrichtung

Beschlusspunkt 7 - Habsburgerring in nördlicher Fahrtrichtung

Vorlage der Verwaltung

4. auf dem Habsburgerring zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße in südlicher Fahrtrichtung bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.

7. auf dem Habsburgerring zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße für die Abwicklung des Verkehrs in nördlicher Fahrtrichtung die zweispurige Führung des geradeausführenden Kfz-Verkehrs beizubehalten. Radfahrende werden im Zwischenzustand im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Als endgültige Lösung soll mit baulichen Maßnahmen ein Radfahrstreifen neben der zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs hergestellt werden.

Beschlussempfehlung der BV 1

4. auf dem Habsburgerring zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße in beiden Fahrtrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen in einer Breite von 2,50m zzgl. 0,75m Sicherheitszone einzurichten.

7. entfällt - siehe 4)

Stellungnahme der Verwaltung (entspricht Begründung zu Vorlage/Punkt 7):

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sollte das Grundprinzip der einspurigen Führung des Kfz-Verkehrs in der Geradeausrichtung derzeit hier nicht angewendet werden. Bei einspuriger Führung besteht in der Hauptverkehrszeit in nördlicher Fahrtrichtung vor der Lichtsignalanlage Habsburgerring/Aachener Straße ein erhebliches Rückstaurisiko. Der Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden am vorgenannten, benachbarten Knotenpunkt kann hierdurch beeinträchtigt werden. Dies gilt insbesondere für den Verkehrsablauf der Stadtbahn. Eine zweispurige Führung des Kfz-Verkehrs zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße sowie auf einer Verflechtungslänge von mindestens 50 Metern nördlich der Aachener Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit als erforderlich angesehen.

Radfahrende werden im Zwischenzustand im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

In der endgültigen Lösung wird daher ein Radfahrstreifen neben einer zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs vorgesehen. Hierfür ist eine Ausbauplanung zu erstellen. Diese steht im Kontext der anstehenden Erneuerung der Lichtsignalanlagen Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße und Hohenzollernring/Aachener Straße sowie der Wiederherstellung der durch die Baustelle am Habsburgerring zu erneuernden Nebenanlagen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

4. auf dem Habsburgerring zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße in südlicher Fahrtrichtung bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.

7. auf dem Habsburgerring zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße für die Abwicklung des Verkehrs in nördlicher Fahrtrichtung die zweispurige Führung des geradeausführenden Kfz-Verkehrs beizubehalten. Radfahrende werden im Zwischenzustand im Mischverkehr **bis ca. 50 Meter über die Einmündung Aachener Straße/Hahnenstraße auf der Fahrbahn** geführt.

Nach der Umsetzungsstufe 2020 wird überprüft, ob unter dann veränderten Rahmenbedingungen (u. a. durchgängig Tempo 30; Wegnahme Fahrspur in den übrigen Abschnitten) die zweite Fahrspur in nördlicher Fahrtrichtung verkehrstechnisch weiterhin erforderlich ist und ggf. eine angepasste Planung vorgelegt.

Beschlusspunkt 5 - Hohenstaufenring in beiden Fahrrichtungen

Vorlage der Verwaltung

5. auf dem Hohenstaufenring zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße in beiden Fahrrichtungen den Anschluss an die Pilotstrecke herzustellen.

In nördlicher Fahrrichtung wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen eingerichtet. In südlicher Fahrrichtung wird ein komfortabel breiter Schutzstreifen eingerichtet.

Beschlussempfehlung der BV 1

5. auf dem Hohenstaufenring zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße in beiden Fahrrichtungen den Anschluss an die Pilotstrecke herzustellen.

In beiden Fahrrichtungen wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen in Regelbreite eingerichtet. Die Rechtsabbieger-Spur in südlicher Fahrrichtung in Richtung Lindenstraße kann entfallen.

Alternativ: In südlicher Fahrrichtung entfällt Rechtsabbiegemöglichkeit in die Lindenstraße.

Stellungnahme der Verwaltung (entspricht Begründung zu Vorlage/Punkt 5):

In südlicher Fahrrichtung wird ein komfortabel breiter Schutzstreifen eingerichtet, wobei die im Rahmen der Pilotstrecke südlich der Schaafenstraße angelegte Fahrstreifenaufteilung nun auf den nördlichen Zufahrtsarm übertragen wird. Für den Kfz-Verkehr wird entsprechend eine separate Rechtsabbiegespur in Richtung Lindenstraße beibehalten. Diese Rechtsabbiegespur gewährleistet den Abfluss des geradeausfahrenden Kfz-Verkehrs in Richtung Zülpicher Platz und somit die Funktionsfähigkeit der Koordinierung. Die Rückstaugefahr in Richtung des ca. 50 Meter vorgelagerten Kreuzungsbereich der Richard-Wagner-Straße wird entsprechend deutlich verringert. Der Kreuzungsbereich wurde bei der Planung der Pilotstrecke auf diese Lösung hin konzipiert.

Beschlussempfehlung der Verwaltung (unverändert):

5. auf dem Hohenstaufenring zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße in beiden Fahrrichtungen den Anschluss an die Pilotstrecke herzustellen.

In nördlicher Fahrrichtung wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen eingerichtet. In südlicher Fahrrichtung wird ein komfortabel breiter Schutzstreifen eingerichtet. Dieser wird im Konfliktbereich zwischen Kfz und Radfahrer rot eingefärbt.

Beschlusspunkt 8 – Barbarossaplatz in nördlicher Fahrrichtung

Vorlage der Verwaltung

8. am Barbarossaplatz in nördlicher Fahrrichtung einen Radfahrstreifen neben einer zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Neuordnung des Parkens auf der Nordseite von Schräg- zu Längsparken einzurichten.

Beschlussempfehlung der BV 1

8. am Barbarossaplatz in nördlicher Fahrrichtung einen Radfahrstreifen in Breite der Regellösung unter Umnutzung einer Fahrspur bei gleichzeitiger Neuordnung des Parkens auf der Nordseite von Schräg- zu Längsparken einzurichten.

Stellungnahme der Verwaltung (entspricht Begründung zu Vorlage/Punkt 5):

Entspricht der Begründung zu Punkt 8: Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sollte das Grundprinzip der einspurigen Führung des Kfz-Verkehrs in der Geradeausrichtung derzeit hier nicht angewendet werden. Bei einspuriger Führung besteht in nördlicher Fahrrichtung vor der Lichtsignalanlage Barbarossaplatz/Neue Weyerstraße eine ungenügende Verkehrsqualität sowie ein erhebliches Rückstaurisiko. Dies liegt vor allem an der geringen Freigabezeit, die dieser Fahrrichtung an dem hochbelasteten Knotenpunkt Barbarossaplatz zur Verfügung steht. Bei einspuriger Führung des Kfz-Verkehrs ist in der Hauptverkehrszeit mit Rückstau bis hinter Am Duffesbach zu rechnen. Zudem ist davon auszugehen, dass der Abfluss in Richtung Neue Weyerstraße gestört wird.

In Kombination mit einer Neuordnung des Parkens (Längsparken statt Schrägparken) kann ein Radfahrstreifen mit Regelmaß nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen realisiert werden.

Im Rahmen der Neuplanung für den Barbarossaplatz ist die Radverkehrsführung in diesem Ab-

schnitt neu zu bewerten.

Beschlussempfehlung der Verwaltung (unverändert):

8. am Barbarossaplatz in nördlicher Fahrtrichtung einen Radfahrstreifen neben einer zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Neuordnung des Parkens auf der Nordseite von Schräg- zu Längsparken einzurichten.

Beschlusspunkt 9 – Parken bzw. Laden und Liefern

Vorlage der Verwaltung

9. das Parken auf den Kölner Ringen neu zu konzipieren. Dabei sollen nach den örtlichen Gegebenheiten die Flächen für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung gestellt werden.

Beschlussempfehlung der BV 1

9. das Parken auf den Kölner Ringen neu zu konzipieren. Dabei sollen nach den örtlichen Gegebenheiten die Flächen für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung gestellt werden.

Das Kurzzeitparken in Ladezonen entfällt. Ladezonen werden durch eindeutige Beschilderungen und deutliche Markierungen gekennzeichnet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es wurden und werden erhebliche Anstrengungen durch den Verkehrsdienst unternommen das Falschparken zu unterbinden. Dennoch besteht auch aus Sicht der Verwaltung an der Pilotstrecke in der Verbesserung der Regelakzeptanz die zentrale Zukunftsaufgabe. Ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Regelakzeptanz werden daher derzeit geprüft.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

9. das Parken auf den Kölner Ringen neu zu konzipieren. Dabei sollen nach den örtlichen Gegebenheiten die Flächen für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung gestellt werden.

Ergänzend ist zu prüfen, ob durch alternative Beschilderungen und/oder Bodenmarkierungen eine Erhöhung der Akzeptanz der eingerichteten Ladezonen erzielt werden kann.

Beschlusspunkt 10 – Tempo 30

-

Beschlussempfehlung der BV 1

10. Der Beschluss des Verkehrsausschusses vom 10.10.2017 zur Anordnung von Tempo 30 ist unverzüglich umzusetzen („Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf den Kölner Ringen durchgängig vom Ubierring bis zum Theodor-HeussRing Tempo 30 einzurichten.“).

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Anordnungsverfahren zur Umsetzung von Tempo 30 wird unmittelbar durchgeführt. Die Umsetzung erfolgt im III. Quartal 2019.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

Beschlusspunkt 11 – Aufhebung der Benutzungspflicht

-

Beschlussempfehlung der BV 1

11. Der Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt vom 03.03.2016 zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist unverzüglich und vollständig umzusetzen („Die Aufhebung der Benutzungspflicht an den Kölner Ringen muss sofort und ohne weitere Verzögerung umgesetzt werden.“)

Stellungnahme der Verwaltung:

Die straßenverkehrsrechtliche Prüfung für den Barbarossaplatz wird unmittelbar durchgeführt (Aufrechterhaltung nur bei „besonderer Gefahrenlage“). Die Benutzungspflicht an Ebertplatz und Ubiering wird aufgehoben, das Anordnungsverfahren wird unmittelbar durchgeführt. Die Umsetzung erfolgt ab III. Quartal 2019.

Hinweis: Grundsätzlich ist zwischen der Benutzungspflicht von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen zu unterscheiden. Radfahrstreifen werden nach StVO auch zukünftig mit VZ 237 als benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen beschildert. Damit erfolgt unmittelbar der Ausschluss des Radverkehrs von den Nebenanlagen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

**Beschlusspunkt 12 – Barbarossaplatz in südlicher Fahrtrichtung
Beschlusspunkt 16 – Hohenstaufering in südlicher Fahrtrichtung vor Barbarossaplatz t**

-

Beschlussempfehlung der BV 1

12. Auf dem Barbarossaplatz ist in südlicher Fahrtrichtung einer Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn einzurichten.

16. Auf dem Hohenstaufering in südlicher Fahrtrichtung zwischen Zülpicher Platz und Barbarossaplatz ist eine Radfahrinfrastruktur auf der Fahrbahn einzurichten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Hierfür ist eine Planung zu erstellen und die verkehrlichen Auswirkungen durch verkehrstechnische Untersuchung zu ermitteln. Aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeiten ist eine Umsetzung in 2020 nicht möglich.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

12. für den Hohenstaufering zwischen Zülpicher Platz und Barbarossaplatz sowie den Barbarossaplatz in südlicher Fahrtrichtung eine Radfahrinfrastruktur auf der Fahrbahn zu planen und die verkehrstechnischen Auswirkungen diese Planung zu überprüfen. Die Ergebnisse sind mit gesonderter Vorlage und Beschlussempfehlung vorzulegen.

Beschlusspunkt 13 – Hansaring bis Ebertplatz in beiden Fahrrichtungen

-

Beschlussempfehlung der BV 1

13. Auf dem Hansaring zwischen Am Kämpchenshof/Kyotostraße und Ebertplatz werden in beiden Fahrrichtungen die vorhandenen Radverkehrsinfrastrukturen durch neue Markierungen auf den Standard der Regellösung gebracht (Radfahrstreifen 2,50 m zzgl. 0,5 m Sicherheitsabstand).

Stellungnahme der Verwaltung:

Hierfür ist eine Planung zu erstellen und die Auswirkungen durch verkehrstechnische Untersuchung zu ermitteln. Aufgrund der erforderlichen Vorlaufzeiten ist eine Umsetzung in 2020 nicht möglich.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

13. für den Hansaring zwischen Voigteistraße/Bremer Straße und Riehler Straße/Turiner Straße in beiden Fahrrichtungen bei Umnutzung einer Kfz-Fahrsspur einen Radfahrstreifen in der Breite der Regellösung zu planen und die verkehrstechnischen Auswirkungen dieser Planung zu überprüfen. Die Ergebnisse sind mit gesonderter Vorlage und Beschlussempfehlung vorzulegen.

Beschlusspunkt 14 – Salierring in nördlicher Fahrrichtung

-

Beschlussempfehlung der BV 1

14. Auf dem Salierring in nördlicher Fahrrichtung zwischen Trierer Straße und Neue Weyerstraße wird ein Radfahrstreifen in der Regelbreite von 2,50 m eingerichtet, im Kreuzungsbereich Neue Weyerstraße als Schutzstreifen in gleicher Breite. In Richtung Neue Weyerstraße wird ein Radfahrstreifen für rechts abbiegende Radfahrer unter Umnutzung einer Fahrspur eingerichtet.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Beschluss, einen Radfahrstreifen in der Regelbreite von 2,50 m bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur herzustellen, liegt für den Salierring (Beschluss 2825/2017 - zweite Umsetzungsstufe. Die Umsetzung wird derzeit im Kontext mit der Fahrradstraßen-Querachse Am Duffesbach/Am Weidenbach geplant.

Für die Umwandlung einer Abbiegespur vom Salierring in Richtung Neue Weyerstraße in einen Radfahrstreifen ist eine Planung zu erstellen und die Auswirkung durch verkehrstechnische Untersuchung zu ermitteln.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

14. auf der Abbiegespur vom Salierring in Richtung Neue Weyerstraße bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen in der Breite der Regellösung zu planen und die verkehrstechnischen Auswirkungen dieser Planung zu überprüfen. Die Ergebnisse sind mit gesonderter Vorlage und Beschlussempfehlung vorzulegen.

Beschlusspunkt 15 – Grüne Welle

-

Beschlussempfehlung der BV 1

15. Die Ampelschaltungen auf den Ringen zwischen Ebertplatz und Chlodwigplatz werden so angepasst, dass eine „Grüne Welle“ für alle auf der Fahrbahn befindlichen Verkehrsteilnehmenden entsteht.

Stellungnahme der Verwaltung:

Für eine Anordnung einer geringeren Geschwindigkeit als 30 km/h auf der als Bundesstraße klassifizierten Straße fehlen die rechtlichen Voraussetzungen in der StVO und zugehöriger Verwaltungsvorschrift. Einer Regulierung der Geschwindigkeit alleine durch Schaltung der Lichtsignalanlagen steht der Einführungserlass zur „Richtlinie für Lichtsignalanlagen“ des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 14.08.2012 entgegen: „Die Anordnung einer Lichtsignalanlage zur Herabsetzung der Geschwindigkeit oder zur Durchsetzung der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeit auf das zulässige Niveau ist nicht zulässig. Lichtsignalanlagen dürfen daher weder zum Zweck der Geschwindigkeitsbegrenzung noch als Ersatz für notwendige Geschwindigkeitsüberwachung angeordnet werden.“

Zudem ist hinsichtlich einer Koordinierungsgeschwindigkeit bei 20 km/h zu erwarten, dass durch höhere Drehzahlen in geringeren Gängen als auch durch vermehrte Anhalte- und Anfahrvorgänge im Kraftfahrzeugverkehr sowohl Lärm- als auch Luftschadstoffemissionen ansteigen. Diese Effekte stünden den Bemühungen nach Lärminderung und Verbesserung der Luftqualität entgegen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

15. die Koordinierung der Ampelschaltungen auf den Ringen zwischen Ebertplatz und Chlodwigplatz im Einklang mit den gültigen Richtlinien weiterhin auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auszulegen.