

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radschnellweg Köln-Frechen, Abarbeitung der Prüfaufträge vom 02.12.2019

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	31.08.2020
Verkehrsausschuss	01.09.2020

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planungen entsprechend des Beschlusses vom 02.12.2019 (Vorlagen-Nr. 2554/2019, s. Anlage 08) weiter zu betreiben und folgende Punkte zu modifizieren:

1. Der Radschnellweg wird in die Bachemer Straße integriert und quert die Universitätsstraße im signalisierten Knotenpunkt. In Ergänzung dazu wird für den Rad- und Fußverkehr eine weitere signalisierte Querung der Universitätsstraße im Zuge der Nebenfahrbahn nördlich der Bachemer Straße angeboten, deren konkrete Ausgestaltung im Detail überplant wird.
2. Der Knotenpunkt Bachemer Straße/Hans-Sachs-Straße wird als signalgeregelte Kreuzung mit Bevorrechtigung des Radschnellweges ausgebildet.
3. Der innerstädtische Abschnitt zwischen Gleueler Straße und Decksteiner Straße wird unter der Prämisse eines Vollausbaus weitergeplant.
4. Der Knotenpunkt Bachemer Straße/Gleueler Straße wird kompakter gestaltet und als signalgeregelte Kreuzung mit Bevorrechtigung des Radschnellweges ausgebildet.
5. Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Bachemer Straße/Lindenburger Allee wird abgebaut und die Überquerbarkeit der Bachemer Straße mit Fußgängerüberwegen gesichert.
6. Der Radschnellweg zwischen Militärringstraße und „Haus am See“ wird gemäß der neu entwickelten Variante getrennt vom MIV in nördlicher Lage geführt.
7. Im Äußeren Grüngürtel wird der Radschnellweg zwischen Wendehammer und Stüttgenhofweg in der Standardbreite ausgeführt.
8. Der Radschnellweg wird im Zuge der Horbeller Straße auf Straßenniveau und signalgeregelt über die Kreuzung Horbeller Straße/Toyota-Allee geführt.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Planungen entsprechend des Beschlusses vom 02.12.2019 (Vorlagen-Nr. 2554/2019, s. Anlage 08) weiter zu betreiben und dabei gegenüber dem Beschlussvorschlag der Verwaltung folgende Punkte zu modifizieren:

1. Der Radschnellweg wird über die Nebenfahrbahn nördlich der Bachemer Straße geführt und quert die Universitätsstraße an einer eigenen signalisierten Querung.
2. Der Knotenpunkt Bachemer Straße/Hans-Sachs-Straße wird als Kreisverkehrsplatz mit straßenbündiger Führung des Radverkehrs ausgebildet.

3. Der innerstädtische Abschnitt zwischen Gleueler Straße und Decksteiner Straße wird unter der Prämisse „Markierungslösung“ weitergeplant.
4. Im Knotenpunkt Bachemer Straße/Gleueler Straße wird der Radschnellweg mittels „abknickender Vorfahrt“ bevorrechtigt und der querende Fußverkehr mittels signalisierter Überwege sicher geführt.
5. Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Bachemer Straße/Lindenburger Allee wird abgebaut und der Knoten als Kreisverkehrsplatz ausgebildet.
6. Der Radschnellweg zwischen Militärringstraße und „Haus am See“ wird auf der vorhandenen Fahrbahn gemeinsam mit dem MIV geführt.
7. Für den Radschnellweg zwischen Wendehammer und Stüttgenhofweg wird die Einhaltung der Standardmaße aufgehoben.
8. Der Radschnellweg wird im Kreuzungsbereich Horbeller Straße/Toyota-Allee planfrei geführt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

1. Ausgangssituation

Der Verkehrsausschuss der Stadt Köln hat in seiner Beschlussfassung am 02.12.2019 zum erweiterten Planungsbeschluss (Vorlagen-Nummer 2554/2019) für den Radschnellweg Köln-Frechen zahlreiche Ergänzungen und Änderungen beschlossen. Die Beschlusspunkte sind aufgrund ihrer komplexen Wirkungszusammenhänge und der damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen einer genauen Prüfung unterzogen worden. Bei der Beurteilung wurden neben dem geltenden technischen Regelwerk auch der im August 2019 erschienene Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellwegen in NRW zugrunde gelegt.

Mit der Prüfung hat die Verwaltung die in diesem Projekt bereits tätigen externen Gutachterbüros beauftragt. Hierbei standen die Bedürfnisse des Alltagsradverkehrs, der auf dem Radschnellweg vorherrschenden Verkehrsart, im Vordergrund. Ziel ist, die positiven Effekte aber auch die negativen Begleiterscheinungen zu benennen und untereinander abzuwägen, um auf dieser Grundlage eine ausgewogene Entscheidung treffen zu können. Der Radschnellweg soll einen wichtigen Beitrag leisten, den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad auch auf längeren Distanzen zu fördern. Dennoch werden die Ansprüche der übrigen Verkehrsarten, insbesondere die des Fußverkehrs, aber auch die Belange der Anwohnerinnen und Anwohner am Radschnellweg berücksichtigt.

Von den 15 maßnahmenbezogenen Beschlusspunkten wirken sich sechs vorwiegend positiv auf die vorgelegte Planung aus und werden daher unverändert in die Vorentwurfsplanung übernommen. Hierzu zählen:

- Konsequente Anwendung der Musterlösungen für Radschnellwege an Nebenstraßen (Beschlusspunkt 3);
- Führung auf Radfahrstreifen zwischen Hans-Sachs-Straße und Gleueler Straße (Beschlusspunkt 5);
- Verbesserung der Radverkehrsführung auf dem Kringsweg, jedoch als eigenständiges Projekt unabhängig vom Radschnellweg (Beschlusspunkt 7);
- Anordnung von Einbahnstraßen auf den vom Lindenthalgürtel abführenden Streckenabschnitten der Bachemer Straße bis zur Falkenburgstraße, bzw. Landgrafenstraße (Beschlusspunkt 9);
- Wegnahme des Bypasses im Kreisverkehrsplatz Bachemer Straße/Decksteiner Straße (Beschlusspunkt 10);
- Verbreiterung des Abschnittes zwischen Militärringstraße und Decksteiner Straße unter Wegfall der straßenbegleitenden Pkw-Stellplätze (Beschlusspunkt 11).

Die Öffnungsklausel, Beschlusspunkt 16, zur abschnittweisen Planung und Realisierung wird unter den zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen weiterverfolgt.

Die übrigen Beschlusspunkte entfalten neben positiven Effekten auch negative Wirkung. Die Ergebnisse der oben beschriebenen Prüfung liegen dem vorgenannten Beschlussvorschlag zugrunde und werden nachfolgend detailliert beschrieben. Einen Überblick der einzelnen Beschlusspunkte nebst deren Verortung liefert Anlage 01.

2. Prüfergebnisse und Empfehlungen

2.1. Querung Universitätsstraße/Bachemer Straße und Führung auf der Nebenfahrbahn (Beschlusspunkt 1)

Gegenstand der erneuten Prüfung war eine aktualisierte Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung und der Auswirkungen auf die benachbarten Knotenpunkte. Im Bereich der Universitätsstraße wurde die Integration des Radschnellweges in den signalisierten Knoten (Variante 1) und alternativ dazu eine Querung im Zuge der nördlich von der Bachemer Straße abgesetzten Nebenfahrbahn (Variante 2) untersucht. Darüber hinaus wurde die Führung des Radverkehrs auf der Strecke zwischen Zülpicher Wall und 6-armigen Knoten Hans-Sachs-Straße untersucht.

Variantenvergleich Querung Universitätsstraße

- Die dichte Folge der Lichtsignalanlagen am Hauptknoten und einer zusätzlichen Querung erfordert eine Koordinierung dieser beiden Anlagen. Dies führt zu höheren Wartezeiten für die kreuzenden Verkehrsteilnehmenden im Zuge der Bachemer Straße. Bei Variante 2 ist die Verlustzeit für den Radverkehr geringfügig höher als bei Variante 1.
- Weiter sollte das hohe Radverkehrsaufkommen im Zuge der Universitätsstraße berücksichtigt werden. In Variante 1 würden die Radverkehrsströme im Knoten auf unterschiedlichen Flächen geführt, bei Variante 2 entstehen Flächenkonkurrenzen auf den Nebenanlagen im Bereich der zusätzlichen Querungsstelle.
- Die Lichtsignalanlage ist schon heute für die abzuwickelnde durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von ca. 40.000 Kfz/24h nicht ausreichend leistungsfähig, so dass sich der Kfz-Verkehr nicht nur in den Spitzenstunden in allen Knotenpunktarmen zurückstaut und damit benachbarte Knotenpunkte in ihrem Verkehrsfluss negativ beeinflusst werden. Die Auswirkungen der Varianten 1 und 2 auf die Leistungsfähigkeit sind im weiteren Planungsverlauf noch detailliert zu untersuchen. Die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunktes wird auf Grundlage der Ergebnisse vorgenommen.

Variantenvergleich Radverkehrsführung zwischen Zülpicher Wall und 6-armigen Knoten Höhe Hans-Sachs-Straße

- Bei Variante 1 erhält der Radverkehr auf der Bachemer Straße westlich der Universitätsstraße jeweils 2,50 m breite Radfahrstreifen, die eine konsistente Fortsetzung der Führung östlich der Universitätsstraße (beidseitig 2,00 m breite Radfahrstreifen) darstellen und durchgehend ohne Kreuzen der Fahrbahn befahren werden können.
- Im Knotenpunktbereich erhält der wartende Radverkehr bei Variante 1 auf der Fahrbahn ausreichend dimensionierte Aufstellflächen vor dem Kfz-Verkehr. Ein Konflikt mit dem kreuzenden Radverkehr im Knotenpunktbereich wird somit ausgeschlossen. Die oben bereits erwähnten Flächenkonkurrenzen zwischen sich kreuzenden Radverkehrsströmen werden somit vermieden.
- Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr und dem insbesondere im Bereich des Grüngürtels hohen Freizeitrad- und -fußverkehrsaufkommen sind zu vermeiden. Eine separate Führung des schnellen Alltagsradverkehrs ist aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Eine Führung auf der Nebenfahrbahn der Bachemer Straße würde im Bereich des Hiroshima-Nagasaki-Parks dazu führen, Rad- und-Fußverkehr zu separieren und zusätzlich neben dem 4,00 m breiten Radschnellweg einen mindestens 2,50 m breiten Gehweg anzulegen.
- Bei einer Führung des Radschnellweges gegen die Einbahnstraße entlang des Hildegardis-Krankenhauses mit zahlreichen Grundstückszufahrten teilt sich der Radverkehr den ohnehin knappen Verkehrsraum mit dem Kfz-Verkehr. Eine Sperrung der Nebenfahrbahn in diesem Bereich wird aufgrund der Erschließung der anliegenden Grundstücke, insbesondere des Krankenhauses, ausdrücklich nicht empfohlen.
- Im weiteren Verlauf Richtung Innenstadt schließt eine straßenbündige, richtungsbezogene Führung des Radverkehrs an. Die nördlich abgesetzte Querung der Kfz-Fahrbahn (Variante 2) ist für den (zügigen) Radverkehr immer mit Einbußen der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufs verbunden.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt die Integration des Radschnellwegs in die Bachemer Straße mit Querung der Universitätsstraße im Hauptknoten und bietet zusätzlich eine signalisierte Querung für den Rad- und Fußverkehr im Zuge der Nebenfahrbahn nördlich der Bachemer Straße an (Anlage 02). Aufgrund der komplexen verkehrlichen Zusammenhänge, der Vielzahl von Fahrbeziehungen sowie der dichten Folge von Lichtsignalanlagen muss dieser Bereich einer intensiven Überplanung unterzogen werden. In einer vertieften Prüfung werden hierzu die verkehrlichen Folgen bewertet und die Ergebnisse in der weiteren Beschlussfassung berücksichtigt.

2.2. Kreisverkehr Radschnellweg / Hans-Sachs-Straße (Beschlusspunkt 2)

Als Vorgaben für die Überprüfung wurden analog zum Beschluss folgende Parameter berücksichtigt:

- Der Außendurchmesser beträgt 40 m.
- Immermann-, Classen-Kappelman- und Wilhelm-Backhaus-Straße werden als zuführende Einbahnstraßen berücksichtigt.
- Der Radschnellweg wird über die nördliche Nebenfahrbahn der Bachemer Straße als siebter Arm in den Knoten eingeleitet.

Außerdem wird der Radverkehr im Kreisverkehrsplatz aus Verkehrssicherheitsgründen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Eine Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Kreisfahrbahn ist gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Eine abgesetzte Führung auf baulichen Radwegen wurde nicht weiter verfolgt, da ausreichend breit dimensionierte Hochbordanlagen nicht im zur Verfügung stehenden Straßenraum untergebracht werden können. Zudem empfiehlt der Leitfaden des Landes für die Führung von Radschnellwegen in kleinen Kreisverkehrsplätzen innerhalb bebauter Gebiete eine Radverkehrsführung im Mischverkehr.

Die Prüfung führt zu folgendem Ergebnis:

- Die Dichte und Anzahl von insgesamt sieben Zufahrten in den Kreisverkehr erhöht die Konfliktpunkte.
- Im Kreisverkehr werden alle Verkehrsströme gleichberechtigt behandelt, was normalerweise als Vorteil gewertet wird, hier jedoch eine Bevorrechtigung des Radschnellweges, wie an Knotenpunkten gefordert, nicht ermöglicht.
- Rückstauerscheinungen, die in den Spitzenstunden am benachbarten Knoten an der Universitätsstraße auftreten können, schränken wiederum die Funktionsfähigkeit des Kreisverkehrs ein. Eine Vorbeifahrt des Radverkehrs an aufstauenden Kfz im Kreisel wird als eklatantes Sicherheitsdefizit gewertet. Mit einer Signalisierung wäre eine Koordinierung der beiden Knoten möglich. Außerdem könnte der Radverkehr auf den separaten Radfahrstreifen an Rückstaus vorbeifahren.
- Die Befahrbarkeit muss für Gelenkbusse sichergestellt sein. Die sich daraus ergebenden Geometrien, insbesondere die Dimensionierung der Mittelinsel, gepaart mit den schrägwinklig auf den Kreisel zuführenden Straßen, kann dazu führen, dass die Ablenkung des Kfz-Verkehrs zu gering ausgeführt wird. Die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung kann sich dann auf einzelnen Fahrbeziehungen nicht einstellen und der Pkw-Verkehr „schießt“ durch den Kreisel.

Die Verwaltung empfiehlt auf Basis des Fazits unter Punkt 2.1, den Knoten mit einer Lichtsignalanlage auszustatten und gleichzeitig kompakter auszubilden. Der Radschnellweg wird mit einer Vorrangschaltung gegenüber den einmündenden Straßen ausgestattet.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt die Integration des Radschnellweges in die Hauptfahrbahn der Bachemer Straße in Kombination mit einer Lichtsignalanlage an dem sechsarmigen Knotenpunkt Höhe Hans-Sachs-Straße (Anlage 02).

2.3. Markierungslösung zwischen Gleueler- und Decksteiner Straße (Beschlusspunkt 4)

Eine Markierungslösung lässt sich zwar auf den ersten Blick schneller umsetzen, löst jedoch nicht alle

Konflikte, die auf dem Streckenabschnitt heute bereits herrschen. Ein Umbau eröffnet die Möglichkeit, den Straßenquerschnitt neu aufzuteilen und die Vorgaben des technischen Regelwerks an einen Radschnellweg konsequent umzusetzen, wie bereits unter Beschlusspunkt 3 gefordert. Von einem Vollausbau profitiert nicht nur der Radverkehr, sondern auch der Fußverkehr. Im Gegensatz zur Markierungslösung können die Nebenanlagen durchgängig mit der im Beschluss geforderten Breite realisiert werden. Zudem wird empfohlen für den ruhenden Pkw-Verkehr wo möglich ebenfalls ausreichend dimensionierte Anlagen zu berücksichtigen, um Konflikte, die durch „wildes Parken“ mit dem Rad- und Fußverkehr absehbar sind, zu minimieren. Von den auf dem 1,5 km langen Abschnitt zwischen Gleueler- und Decksteiner Straße heute vorhandenen rund ca. 300 Parkständen erfüllen lediglich ca. 140 Parkständen die Mindestanforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit, d. h. der Restgehweg hat hier eine Breite von mindestens 2,00 m. Bei einem Vollausbau kann die Anzahl dieser „legalen“ Parkstände auf ca. 200 erhöht werden. Mit einer Markierungslösung würden ebenfalls rund 200 „legale“ Parkstände erhalten bleiben, gleichzeitig würde jedoch das aufgesetzte Parken manifestiert und somit der Raum für den Fußverkehr eingeengt bleiben. Außerdem können bei einem Vollausbau im Parkstreifen dort, wo die Versorgungsleitungen im Untergrund dies zulassen, einseitige Baumpflanzungen berücksichtigt werden. Bauliche Eingriffe wären ohnehin auch bei der Markierungslösung erforderlich, da die Fahrbahndecke der Bachemer Straße saniert werden muss, damit die Markierung haltbar aufgetragen werden kann und eine dauerhaft gute Straßensubstanz zur Verfügung steht.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt den Vollausbau, um den Straßenraum im Sinne des technischen Regelwerks aufzuteilen und die Belange des Rad- und Fußverkehrs optimal berücksichtigen zu können (Anlage 03).

2.4. Knotenpunkt Radschnellweg/Gleueler Straße/Kringsweg (Beschlusspunkt 6)

Die Prüfung, den Radschnellweg im Zuge der Bachemer Straße im Kreuzungsbereich der Gleueler Straße über eine abknickende Vorfahrt zu bevorzugen, hat folgendes ergeben:

- Als Grundvoraussetzung für eine entsprechende Anordnung setzt die Verwaltungsvorschrift zu § 42 Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV) fest, dass der Fahrzeugverkehr auf der bevorrechtigten Fahrbeziehung erheblich stärker ausgeprägt sein muss als auf den übrigen. Im vorliegenden Fall liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Fahrbeziehung Bachemer Straße/Gleueler Straße bei mehr als 7.500 Kfz/24h und ist gegenüber dem Verkehrsaufkommen im Zuge des Radschnellweges, das bei 3.000 Kfz/24h liegt, mehr als doppelt so hoch.
- Im Kommentar zur StVO heißt es weiter, dass im „Knick“ und den unmittelbar angrenzenden Bereichen die Querung des Fußverkehrs unterbunden oder durch eine signalisierte Querung gesichert werden muss. Da in direkter Nachbarschaft die Gemeinschaftsgrundschule liegt, ist für einen sicheren Schulweg weiterhin eine signalisierte Querung der Bachemer Straße erforderlich, wodurch sich der Effekt der Bevorrechtigung nicht entfalten kann.
- Die Buslinie 146 wird gegenüber den Verkehren auf der abknickenden Vorfahrt wartepflichtig, was nicht im Sinne einer beschleunigten Abwicklung öffentlicher Verkehrsmittel ist.

Daher wird eine Umplanung des Knotenpunktes empfohlen. Mit einer Neuordnung der zur Verfügung stehenden Flächen kann die gesamte Knotenpunktgeometrie kompakter gestaltet werden.

Darüber hinaus hat der Verkehrsgutachter die Einrichtung einer Einbahnstraße, bzw. eine Vollsperrung der Bachemer Straße zwischen Geibel- und Gleueler Straße im Bereich der Grundschule geprüft. Ergebnis ist, dass die verdrängten Verkehre sich in beiden Fällen ausschließlich lokal im direkt angrenzenden Straßendreieck auf die Geibelstraße und die Gleueler Straße verlagern. Die Entlastung der Bachemer Straße stellt sich nur auf diesem kurzen Abschnitt ein. Die Mehrbelastung auf dem betroffenen Abschnitt der Geibelstraße liegt bei etwa 40%, einer Zunahme von 300 Kfz/24h, was aufgrund der sensiblen Wohnnutzung negativ bewertet wird. In der Gleueler Straße liegt die Mehrbelastung ebenfalls bei 300 Kfz/24h, was bei der hier deutlich höheren Grundbelastung nur etwa 4% ausmacht und abwickelbar ist, da diese Zunahme im Bereich unterhalb tages- bzw. jahreszeitlicher Schwankungen liegt. Eine Vollsperrung der Bachemer Straße auf diesem Abschnitt würde sich zudem negativ auf die Erreichbarkeit der Schule und der Anlieger auswirken und wird daher nicht emp-

fohlen.

Fazit: Die Verwaltung integriert eine kompakte, signalgeregelte Kreuzung in die Planung. Auf der westlichen Bachemer Straße verbleibt der Zweirichtungsverkehr (Anlage 04).

2.5. Kreuzung Radschnellweg/Lindenburger Allee – Kreisverkehr (Beschlusspunkt 8)

Aufgrund der Platzverhältnisse kann an der Kreuzung nur ein Minikreisel mit einem maximalen Durchmesser von 15 m realisiert werden. Aus der Kreiselgeometrie ergibt sich, dass auf den Fahrbeziehungen geradeaus keine ausreichende Ablenkung, die zur Geschwindigkeitsreduzierung beiträgt, hergestellt werden kann. Außerdem können in drei der vier Zufahrten aufgrund privater Grundstückszufahrten und geschützter Straßenbäume keine Fußgängerüberwege angelegt werden. Da eine richtlinienkonforme Ausgestaltung des Kreisverkehrs nicht möglich ist, können die spezifischen Vorteile des Kreisverkehrs an dieser Kreuzung nicht wirken.

Eine alternative Lösung sieht vor, die Lindenburger Allee mittels aufgepflasterter Gehwege untergeordnet anzubinden, so dass die Bevorrechtigung der Bachemer Straße auch baulich betont wird. Zur Schulwegsicherung für die benachbarte Grundschule in der Lindenburger Allee werden über die Bachemer Straße Fußgängerüberwege angelegt, womit die LSA entfallen kann.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt die Lichtsignalanlage zurückzubauen und die Lindenburger Allee mittels aufgepflasterter Gehwege an die Bachemer Straße anzubinden. Im Rahmen der Schulwegsicherung werden über die Bachemer Straße Fußgängerüberwege angelegt (Anlage 05).

2.6. Querung Militärring und Führung zwischen Militärringstraße und „Haus am See“ (Beschlusspunkte 12 und 13)

Auf einem gemeinsamen Ortstermin mit der Politik und den Verbänden im Oktober und im November 2019 ergab sich eine weitere Variante für den Bereich zwischen der Militärringstraße und dem „Haus am See“. Diese neue Variante (Anlage 06) vereint die Vorteile beider Vorschläge aus der Beschlussvorlage vom Dezember 2019:

Der vier Meter breite Radschnellweg wird nördlich der vorhandenen Fahrbahn angeordnet. Durch eine bauliche Trennung wird sichergestellt, dass der motorisierte Verkehr den Radschnellweg nicht nutzen kann. Der Fußverkehr nutzt weiterhin den bereits vorhandenen Gehweg. Durch die neue Anordnung müssten ca. acht Bäume gefällt werden, anstatt der 23 wie ursprünglich vorgesehen. Die Kreuzung mit der Militärringstraße wird weiterhin mit einer Lichtsignalanlage gesichert.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt die getrennte Führung von Kfz-Verkehr und Radschnellweg in Form der neu entwickelten Variante (Anlage 06).

2.7. Abschnitt heutiger Wendehammer Bachemer Landstraße und Stüttgenhofweg – Aufhebung der Standardbreiten (Beschlusspunkt 14)

Die Bachemer Landstraße wird im Bereich des Wendehammers aufgrund des unmittelbar angrenzenden äußeren Grüngürtels stark sowohl vom Freizeit- als auch vom Alltagsverkehr genutzt. Durch den Verzicht auf den Standard für Radschnellverbindungen werden eingeschränkte Breiten in Kauf genommen. Konflikte insbesondere zwischen den eher freizeitorientierten Verkehren, die hier über den Tag gleichmäßig stark ausgeprägt sind, und dem zügigen Radverkehr sind vorprogrammiert. Mit dem Planfeststellungsverfahren steht für das Vorhaben ein formelles Genehmigungsverfahren an, mit dem der Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft, insbesondere in den Baumbestand, Rechnung getragen wird.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt auch in diesem Bereich die Standards für den Radschnellweg einzuhalten. Die hier entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden ausgeglichen.

2.8. Radschnellweg/Horbeller Straße – Brücke (Beschlusspunkt 15)

Der Gutachter hat in einer Studie die Machbarkeit eines Brückenbauwerks über die Kreuzung Radschnellweg/Horbeller Straße untersucht. Das Bauwerk wurde auf der Nordseite der Toyota-Allee angeordnet. Einen Eindruck vermittelt die Visualisierung in Anlage 07. Das Bauwerk kennzeichnen folgende Parameter:

- Aufgrund der zahlreichen Grundstückszufahrten im Gewerbegebiet, die gesichert und für die eine Befahrbarkeit für LKW garantiert werden müssen, ergibt sich eine Gesamtlänge des Bauwerkes von 680 m. Diese setzt sich aus zwei Rampen von jeweils 110 m und dem Brückenteil von 460 m Länge zusammen. Um den Radschnellweg auch an die Horbeller Straße direkt anzubinden, wurde auf der Nordseite eine weitere Rampe vorgesehen.
- Durch die für das Bauwerk erforderlichen Stützen entstehen viele Räume, die nicht nutzbar sind.
- Aufgrund der erforderlichen Bauwerkslänge ergeben sich in einer ersten Schätzung Kosten in Höhe von ca. 10 Mio. Euro.
- Um das Brückenbauwerk neben einer ausreichend breiten Fahrbahn im Gewerbegebiet umsetzen zu können, müsste umfangreicher Grunderwerb getätigt werden.
- Auf der nördlichen Straßenseite würden die vorhandenen 17 Bäume entfallen.
- Bei der Linienfindung für den Radschnellweg stellten die Beschäftigten des Gewerbegebietes ein großes Nachfragepotenzial dar. Die Erschließungswirkung einer Brückenlösung ist hier nicht optimal. Um die Verkehrsnachfrage trotzdem abschöpfen zu können, müsste zusätzliche Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der Toyota-Allee angeboten werden.

Fazit: Die Verwaltung empfiehlt trotz Verlustzeiten im signalisierten Kreuzungsbereich die ebenerdige Querung der Horbeller Straße.

3. Weiteres Vorgehen

Nach dem abschließenden Beschluss wird die Genehmigung der Planung beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen durch Straßen.NRW eingeholt.

Mit dieser Genehmigung wird der Antrag zur Förderung des städtischen Anteils für die nächsten Planungsstufen bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Erst nach Bewilligung der Mittel kann die Planung förderunschädlich fortgesetzt werden.

4. Erläuterungen zum Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Radverkehr und Fußverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Anlagen

- Anlage 01: Übersichtsplan Radschnellweg mit Verortung der Beschlusspunkte
- Anlage 02: Lageplan Universitätsstraße - Bachemer Straße – Hans-Sachs-Straße
Vorzugsvariante kompakter LSA-Knoten (LP01V1), M.: 1:500
- Anlage 03: Lageplan Bachemer Straße – Mommsenstraße
Beispiel Vorzugsvariante Vollausbau (LP04V1), M.: 1:500
- Anlage 04: Detailplan Knotenpunkt Bachemer Straße - Gleueler Straße
Vorzugsvariante kompakte Lösung, M.: 1:500
- Anlage 05: Skizze Knotenpunkt Bachemer Straße - Lindenburger Allee
Vorzugsvariante alternative Betriebsform
- Anlage 06: Lageplan Bachemer Landstraße Einfahrt Grüngürtel
„Fahrradtour-Alternative“ (LP07V3), M.: 1:500

Anlage 07: Visualisierung Brückenbauwerk Toyota-Allee - Horbeller Straße

Anlage 08: Auszug aus dem Beschlussprotokoll der Sitzung des VA am 02.12.2019

Gez. Blome