

Anlage 9

Stellungnahme zum Änderungsantrag der Bezirksvertretung Lindenthal (AN/1152/2020)

1. Vorbemerkung

Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung hat in der Vorlage (Vorlagen-Nr.: 2384/2020) und im Fachgespräch am 10.08.2020 die Beschlussempfehlung ausführlich dargelegt und begründet. Daher wird auf die abwägungsrelevanten Vor- und Nachteile nachfolgend nicht mehr eingegangen und diesbezüglich auf die Begründung in der Vorlage verwiesen.

Zur Beurteilung der im Antrag der Bezirksvertretung Lindenthal formulierten Beschlussvorschläge wird der Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellwegverbindungen in NRW, dessen erste Auflage im August 2019 erschienen ist, detaillierter herangezogen. Der Leitfaden formuliert Aussagen und Festlegungen, die verbindlich für Radschnellwegeverbindungen sind. Die Anwendung des Leitfadens wird den Kommunen zwar nur empfohlen, er ist jedoch dann verpflichtend, wenn die kommunalen Baulastträger Fördermittel für den Bau einwerben wollen. Dies ist im Fall des Radschnellweges Köln-Frechen der Fall. Hier erwartet die Verwaltung Zuschüsse von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Für die Bereiche, die in der Baulast des Landes liegen, wie der Abschnitt zwischen Militärringstraße und Autobahnbrücke auf Kölner Stadtgebiet, sind die Aussagen und Festlegungen des Leitfadens unmittelbar verbindlich einzuhalten. Die vorgelegte Entwurfsplanung setzt auf den Vorgaben des Leitfadens auf.

Zwischenfazit:

- Sobald für die Radschnellwegverbindung in kommunaler Baulast Fördermittel in Anspruch genommen werden sollen, sind die Vorgaben des Leitfadens verpflichtend.
- Für Radschnellwegverbindungen in der Baulast des Landes ist der Leitfaden ohnehin verbindlich einzuhalten.

2. Stellungnahme der Verwaltung

Unter Würdigung der oben dargestellten Vorgaben ergibt sich für den Antrag der Bezirksvertretung Lindenthal folgendes Bild:

Zu 1. und 2.:

- Die Einhaltung des Leitfadens im Bereich des Hiroshima-Nagasaki-Parks bei der „eigenständig geführten Radschnellverbindung im Zweirichtungsradverkehr“ setzt neben dem 4,00 m breiten einen mindestens 2,50 m breiten Gehweg voraus. Begründet wird diese Vorgabe damit, dass „die Trassen des Radschnellweges auch Fußgängerverkehr anziehen“. Eine gemeinsame Führung entspricht nicht dem vom Land vorgegebenen Entwurfsstandard und ist somit nicht förderfähig. Daher hält die Verwaltung weiterhin an der in der Vorlage dargestellten Führungsform fest. Der Radschnellweg soll im Zuge der Bachemer Straße geführt werden. Unabhängig davon soll es eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Universitätsstraße in Höhe des Krankenhauses geben, so dass das verkehrliche Ziel, Radverkehr aus dem Inneren Grüngürtel auf kurzem Weg nach Lindenthal zu führen, erfüllt wird.
- Die Wilhelm-Backhaus-Straße und die Fahrradstraße Weyertal werden nicht in das Projekt einbezogen, da sie nicht Bestandteil der Genehmigung und der Förderung sein werden. Beide Maßnahmen können jedoch parallel weitergeplant werden, wenn ein entsprechender Planungsauftrag erteilt wird.

- Ein 6-armiger Kreisverkehrsplatz am Knoten mit der Hans-Sachs-Straße ist geometrisch möglich. Er führt jedoch dazu, dass Sicherheits- und Leistungsfähigkeitseinbußen für den Radverkehr hingenommen werden müssen und wird von der Verwaltung abgelehnt. In der Vorlage ist die Begründung dafür ausführlich dargelegt.

Zu 3.:

Sobald dem Land ein genehmigungsfähiger Vorentwurf vorgelegt werden kann und dieser dann vom Land freigegeben worden ist, wird für die gesamte Radschnellwegverbindung ein verbindlicher Zeitplan aufgestellt.

Zu 4.:

Der Beschluss der Bezirksvertretung zum Knotenpunkt Gleueler Straße/Kringsweg kann in die Überplanung des Knotens einbezogen und in diesem Zusammenhang die Integration eines Grünpfeils für den Radverkehr auf seine Umsetzbarkeit geprüft werden. Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird nach wie vor ausdrücklich nicht empfohlen, da die Reduzierung der Verkehrsstärke auf dem Westast der Bachemer Straße lediglich bei 10 % gemessen an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke im Querschnitt liegt und die Verlagerung ausschließlich zu Lasten der Geibelstraße, eine ruhige Wohnstraße, geht.

Zu 5.:

Der Antrag greift den Verwaltungsvorschlag unverändert auf.

Zu 6. und 7.:

Wie oben dargelegt sind für Radschnellwegverbindungen, die in der Baulast des Landes liegen, die Vorgaben des Leitfadens verbindlich einzuhalten. Der Abschnitt zwischen Militärringstraße und Autobahnüberführung wird als „freie Strecke“ eingestuft und liegt somit in der Baulast des Landes. Selbst wenn die Stadt für den Landesbetrieb plant und baut, wird die Planung den oben genannten Rahmenbedingungen zwingend folgen müssen, damit eine Freigabe durch das Land erreicht werden kann. Das Land wird auf einer solchen Lösung bestehen, da seitens der Stadt nicht zwingend zugesichert werden kann, dass im Bereich der gemischten Rad- und Kfz-Führung nicht unerlaubt geparkt wird. Heute ist erkennbar, dass ein solches Modell zu Einschränkungen führen wird, die einer Radschnellwegverbindung entgegenstehen.

Der Verwaltungsvorschlag ist gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag unter der Maßgabe überarbeitet worden, den Eingriff in Natur und Landschaft zu minimieren und berücksichtigt die Vorgaben des Leitfadens.

zu 8.:Der Antrag greift den Verwaltungsvorschlag unverändert auf.

3. Schlussbemerkung

Die Radschnellwegverbindung zwischen Köln und Frechen ist ein elementarer Baustein für die Förderung des Radverkehrs. Sie wird, wenn sie konsequent an den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs ausgerichtet ist, einen wirksamen Beitrag zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad auch auf längeren Strecken leisten. Die konsequente Berücksichtigung der Radverkehrsbelange bedeutet aber auch, dass auf Abschnitten mehr Platz erforderlich sein wird, als der Bestand dies aktuell hergibt. Daraus ergibt sich abschnittsweise eine erhöhte Flächeninanspruchnahme, die jedoch bei weitem nicht die Dimensionen erreicht, die beim Ausbau der MIV- und ÖPNV-Infrastruktur getätigt wird.