

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigungzur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch die Bezirksbürgermeisterin bzw. den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung

Betreff

**10. Änderung des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Köln
hier: Trassenfreihaltung zur Fortführung der Äußeren Kanalstraße von Bilderstöckchen zum Niehler Ei als Radverkehrstrasse**

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	18.03.2021

Dringlichkeitsbegründung:

Die Ausweisung neuer Baugebiete wird in Verwaltung und Politik aktuell mit höchster Priorität behandelt, um in Köln eine hinreichende Wohnraumentwicklung sicherstellen zu können. In diesem Zusammenhang arbeitet die Verwaltung an der Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gebiet "Simonskaul" in Weidenpesch. Als Voraussetzung für die Bebauungsplanaufstellung muss zunächst der Flächennutzungsplan geändert werden. Die Änderung des Flächennutzungsplans wird aufgrund der einzuhaltenden Formalitäten einige Monate Bearbeitungszeit in Anspruch nehmen. Die nun vorliegende 10. Änderung des Gesamtverkehrskonzepts stellt wiederum eine Voraussetzung dar, um den Flächennutzungsplan im Betrachtungsgebiet bedarfsgerecht anpassen zu können.

Beschlussvorschlag:

Gem. § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung empfehlen wir dem Rat wie folgt zu beschließen:

Der Rat beschließt die Änderung des Hauptstraßennetzes im Bezirk Nippes wie folgt:

Die zwischen dem Knoten Äußere Kanalstraße/Escher Straße im Stadtteil Bilderstöckchen und dem Kreisverkehrsplatz Bremerhavener Straße/Industriestraße („Niehler Ei“) im Stadtteil Niehl im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln (GVK) vorgesehene Trasse zur möglichen Verlängerung der Äußeren Kanalstraße wird als in erster Linie dem Kfz-Verkehr dienende Straße aufgegeben und durch eine Freihaltetrasse für den qualifizierten Radverkehr nach dem Radschnellwegstandard des Landes Nordrhein-Westfalen ersetzt. Die Vorhalteplanung für diese Radverkehrsfreihaltetrasse soll in den zu aktualisierenden Planwerken der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung Berücksichtigung finden.

Die Trasse wird zur tatsächlichen Einrichtung eines Fahrradweges, zunächst von der Äußeren Kanalstraße (Bilderstöckchen) bis zur Etzelstraße (Mauenheim), verwendet. Dabei soll es sich auf der gesamten Trasse ausdrücklich nicht um einen Radschnellweg handeln.

Es ist vielmehr unbedingt darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Trasse nicht den von Menschen aus dem Stadtteil, Unternehmen und der Stadt Köln errichteten und noch auszubauenden Klimapark (<https://www.klimapark-koeln.de/>) beeinträchtigt, sondern sich baulich und in der Wegeführung in diesen im Sinne des Beschlusses der Bezirksvertretung vom 3. September 2020 (1028/2020 , Karte siehe <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=783740&type=do&>) einfügt.

Datum	Abstimmungsergebnis	Unterschrift	Unterschrift
<u>01.02.2021</u>	_____	<u>gez. Siebert</u>	<u>gez. Pinnen</u>

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung

Um im Bereich des Wohngebiets „Simonskaul“ sowie im Stadtteil Bilderstöckchen Siedlungserweiterungen vornehmen zu können, bedarf es der Aufstellung von Bebauungsplänen in diesen Bereichen. Bislang ist im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln (GVK) und darauf aufbauend im Flächennutzungsplan (FNP) eine Freihaltetrasse zur Verlängerung der Äußeren Kanalstraße vom Knoten mit der Escher Straße bis zum Kreisverkehrsplatz Bremerhavener Straße/Industriestraße („Niehler Ei“) enthalten. Diese Vorhalteplanung schränkt die Möglichkeiten für die vorgesehenen Siedlungserweiterungen stark ein. Deshalb wurde von Seiten der Verwaltung geprüft, ob die bislang geplante Weiterführung der Äußeren Kanalstraße noch notwendig ist.

Die Verwaltung hat in diesem Zusammenhang eine Simulation der Kfz-Stärke unter heutigen Nachfragebedingungen und unterstellter Realisierung der Verlängerung der Äußeren Kanalstraße vorgenommen. Das Ergebnis zeigt, dass mit einer Kfz-Belastung zwischen 13.800 und 18.200 Kfz/24h auf dem Neubauabschnitt bei gleichzeitiger Entlastung der umliegenden Straßenzüge gerechnet werden könnte (vgl. Anlage 1). Entlastungseffekte würden sich vor allem zugunsten der Hauptachsen Boltensterstraße (im Modell minus 1.800 Kfz/24h), Industriestraße (minus 4.100 Kfz/24h), A 57 (minus 1.900 Kfz/24h) und A 1 (minus 2.300 Kfz/24h) ergeben. Zudem würde auch die Johannes-Ringsstraße in Longerich eine Entlastung (im Modell minus 1.900 Kfz/24h) erfahren. Demgegenüber würde bei der Verlängerung der Äußeren Kanalstraße die Neusser Straße ein höheres Kfz-Aufkommen (plus 1.200 Kfz/24h) aufweisen. Für die an Hauptverkehrsstraßen direkt wohnende Bevölkerung ergäben sich also keine nennenswerten positiven Effekte.

Diese Ergebnisse bestätigen damit eine bereits im Jahr 2002 durchgeführte Untersuchung. Eine Notwendigkeit zur Verlängerung der Äußeren Kanalstraße wegen Überlastung des heutigen Straßennetzes im Bereich Bilderstöckchen/Weidenpesch besteht unter den heutigen Nachfragebedingungen nicht. Unter Berücksichtigung der im Strategiepapier „Köln mobil 2025“ hinterlegten Zielsetzung, den Kfz-Verkehr zu reduzieren, ist eine Überlastung des Straßennetzes im Bereich Bilderstöckchen/Weidenpesch auch in Zukunft nicht zu erwarten.

Zudem wurden alternative Verkehrsverwendungen für die Trasse überprüft. Die Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) sieht keinen Bedarf, die Trasse für eine direkte Busverbindung auf diesem Korridor oder eine Stadtbahnverbindung zu nutzen.

Die aktuellen Arbeiten im Zusammenhang mit der Konzeptionierung eines Rad-Haupttroutennetzes sehen hier zukünftig eine Rad- und Fußverbindung vor. Zusätzlich erarbeitet die Verwaltung aktuell ein Konzept für innerstädtische Radschnellverbindungen sowie Verbindungen zu angrenzenden Kommunen und Kreisen. Für eine innerstädtische, attraktive Radverbindung ist die Trasse ebenfalls vorgesehen. Deshalb soll die Trasse für den Radverkehr weiterhin planerisch gesichert werden. Die Route entlang der geplanten Verlängerung der Äußeren Kanalstraße war bereits in einem 1999 aufgestellten Radverkehrsnetzplan für den Stadtbezirk Nippes enthalten.

Zwar würde die Realisierung einer Radwegeverbindung nach dem in Nordrhein-Westfalen definierten Radschnellwegestandard auch einen gewissen Platzbedarf beanspruchen und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig machen. Trotzdem könnten im Vergleich zur bislang geplanten und vor allem dem Kfz-Verkehr vorgesehenen Straße erhebliche Platzeinsparungen erzielt werden. Zudem kann die Linienführung der Radverkehrstrasse den vorgesehenen Siedlungserweiterungen besser gerecht werden als dies bei einer Kfz-Straße der Fall ist. Auch entfallen die bei einer Kfz-Straße ansonsten notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Im Hinblick auf weitere ökologische Aspekte hätte eine Radverkehrstrasse erhebliche Vorteile gegenüber einer vor allem für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Straße.

Um die Trasse für den Radverkehr weiterhin planerisch zu sichern, wird sie im Kölner Gesamtverkehrskonzept nicht mehr als in erster Linie dem Kfz-Verkehr dienende Straße dargestellt, sondern als Trasse, auf der langfristig eine qualifizierte Radwegeverbindung realisiert werden soll (s. Anlage 2). Dabei wird eine Wegeführung zugrunde gelegt, die im Bereich Simonskaul – Neusser Straße gegenüber der derzeit im GVK gesicherten Trasse so angepasst ist, dass das geplante Wohngebiet Simon-

skaul errichtet und gleichzeitig eine attraktive und ausreichend breite Radwegführung gewährleistet werden kann.

In der Sitzung am 03.09.2020 hat die BV Nippes beschlossen, im Bereich des Klimaparks zwischen der Escher Straße und der Longericher Straße eine Geh-/Radwegeverbindung anlegen zu lassen. Die geplante Streckenführung stellt bereits einen ersten Schritt dar, eine attraktive Wegeverbindung für den Radverkehr auf dem hier betrachteten Korridor zwischen Bilderstöckchen und Niehl einzurichten.

Die zu beschließende Änderung bildet die Grundlage für entsprechende Anpassungen des Flächennutzungsplans der Stadt Köln. Diese Anpassungen sollen zum einen die Aufhebung der Verbindung als Verkehrsstrasse des überörtlichen (Kfz-) Verkehrs und zum anderen die verbindliche Berücksichtigung des Korridors im Rahmen der Definition eines stadtweiten Radverkehrshaupttroutennetzes zum Gegenstand haben. Die im FNP notwendigen Anpassungen sind inhaltlich mit diesem Beschlussvorschlag innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Die Verwaltung bringt die GVK-Änderung und die FNP-Änderung in denselben Sitzungslauf mit Verkehrsausschuss und Stadtentwicklungsausschuss ein.

Nach Fertigstellung der Planung des gesamten Radhaupttroutennetzes und dessen Beschlussfassung wird dieses als verbindliches Verkehrsstrassennetz in das GVK und in den FNP aufgenommen.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Beschluss hat keine direkten klimarelevanten Auswirkungen. Er schafft jedoch die Voraussetzung, eine geplante Verkehrsinfrastrukturmaßnahme umwelt- und klimafreundlicher umzusetzen als ursprünglich vorgesehen.

Anlagen:

- Anlage 1: Belastungsdifferenzen / Verkehrsverlagerungen des Kfz-Verkehrs bei unterstellter Realisierung der Verlängerung der Äußeren Kanalstraße unter heutigem Verkehrsaufkommen
- Anlage 2: Änderung der Plandarstellung des Hauptstraßennetzes im Gesamtverkehrskonzept