

Beschlussvorlage

Betreff

Radverkehrskonzept Ehrenfeld - Radverkehrshauptnetz

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	15.03.2021

Beschluss:

1. Die Bezirksvertretung Ehrenfeld nimmt das Gutachten zum Radverkehr für den Stadtbezirk Ehrenfeld zur Kenntnis und beschließt das vorgelegte Radverkehrskonzept als Handlungsrahmen für die zukünftigen Verkehrsplanungen im Stadtbezirk. Das Gutachten ist als Rahmenkonzept für die Verwaltung bindend.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Fahrradstraßennetz umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die aufgeführten sechs Achsen mittel- bis langfristig weiterzuentwickeln, um durchgängige und attraktive Radverkehrsachsen zu schaffen.
 1. Achse Oskar-Jäger-Straße – Helmholtzstraße,
 2. Achse Weinsbergstraße – Widdersdorfer Straße,
 3. Achse Vogelsanger Straße – Vitalisstraße,
 4. Fahrradstraßenachse Stammstraße – Marienstraße,
 5. Fahrradstraßenachse Feltenstraße – Rochusstraße,
 6. Achse Frohnhofstraße – Mühlenweg.

Im Prozess der Bearbeitung werden die Planungen auf den Achsen stets neu bewertet und an den aktuellen Stand der Entwicklung angepasst.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Erläuterung zum Beschlusspunkt aufgeführten, auf den definierten Achsen liegenden, Einzelmaßnahmen kurzfristig in den nächsten 1 bis 3 Jahren umzusetzen, um so die Achsen für den Radverkehr zu stärken.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, an allen bestehenden weiterführenden Schulen im Stadtbezirk Ehrenfeld die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen zu prüfen und an allen zukünftig geplanten weiterführenden Schulen bedarfsgerechte Möglichkeiten zum Fahrradparken vorzuhalten.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, die gute und konstruktive Zusammenarbeit in den „Runden Tisch Radverkehr“ fortzuführen und die Beteiligung und Weiterentwicklung bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sicherzustellen.
7. Das Maßnahmenkataster ist mittels einer digitalen Karte der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. In regelmäßigen, kurzen Abständen ist das digitale Kartenwerk zu aktualisieren und die Umsetzungsstände darzustellen.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Maßnahmenvorschläge

- a. zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr,
- b. zur Verbesserung der Radverkehrsführung an Lichtsignalanlagen (LSA),
- c. zum Abbau von Barrieren für Radfahrende und
- d. zur Sanierung von baulichen Radverkehrsanlagen

entsprechende Umsetzungsprogramme zu erarbeiten, sowie bei den bereits laufenden Programmen z. B. Radsanierungsprogramm, Abbau LSA / Erneuerung LSA in Priorität zu berücksichtigen.

9. Die Verwaltung wird beauftragt, die finanziellen und personellen Voraussetzungen für eine zügige Maßnahmenrealisierung zu schaffen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Ein gesamtstädtisches Ziel ist es, die Verkehrsmittelwahl durch eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu verändern, um so die anvisierten Werte des Strategiepapiers „Köln Mobil 2025“ zu erreichen. Im Rahmen des gerichtlichen Vergleichs zwischen der Deutschen Umwelthilfe e. V. und dem Land Nordrhein-Westfalen zum Luftreinhalteplan Köln ist die Stadt Köln dazu verpflichtet, Radverkehrskonzepte in den Bezirken zu erarbeiten und umzusetzen.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss der MIV-Anteil weiter reduziert werden. Neben einer Angebotserweiterung des ÖPNVs sollte kurz- bis mittelfristig der Radverkehrsanteil am Modal Split gesteigert werden. Hierfür muss ein attraktives und flächendeckendes Radverkehrsnetz geschaffen werden. Grundlage ist ein Gutachten in Form eines Radverkehrskonzeptes für den Bezirk Ehrenfeld.

Gesamtkonzept und Gutachten

Das Gesamtkonzept zur Radverkehrsförderung in Köln-Ehrenfeld besteht aus mehreren Teilbereichen, die jeweils einen bestimmten Aspekt des Radverkehrs abdecken.

Ein Bestandteil des Gesamtkonzeptes ist der Entwurf des Radverkehrshauptnetzes, welches am 03.12.2018 bereits beschlossen wurde (vgl. Vorlagen-Nr.: 3577/2018). Dieses Netz bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radverkehrshaupttrouten ab und ist maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Gegliedert ist das Radverkehrshauptnetz in grüne und gelbe Routen, die jeweils eine unterschiedliche Charakteristik aufweisen. Das grüne Netz bildet ein Netz für Radfahrende abseits der großen Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der Fahrradverkehr soll im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten geführt werden. Das gelbe Netz bildet das Radverkehrsnetz entlang der MIV-Hauptverkehrsstraßen ab. Hier wird in der Regel eine eigene Radverkehrsinfrastruktur angeboten; grundsätzlich wird die Fahrbahnführung bevorzugt (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Die Radverkehrshaupttrouten bilden ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz ab, das den Stadtbezirk Ehrenfeld mit den benachbarten Stadtteilen verbindet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radverkehrshaupttrouten gebündelt werden und ein besonders sicheres und komfortabel befahrbares Netz entstehen.

Die Verbindungen in die Nachbarstadtteile und die Nachbarkommunen sind festgesetzt, auch alle Zwangspunkte sind in der Netzplanung benannt. Zudem werden die Anbindungen an die geplanten Radschnellwege berücksichtigt. Diese werden in einem gesonderten Gutachten zeitlich parallel ebenfalls vom beauftragten Gutachter bearbeitet, sodass Synergieeffekte genutzt werden können. Im Laufe der weiteren Bearbeitung wurde der beschlossene Entwurf zum Radverkehrshauptnetz weiterentwickelt (Radverkehrshauptnetz siehe Anlage 2). Das diesem Gutachten beiliegende Netz diente als Grundlage für die Erstellung des Maßnahmenkatasters und der darin enthaltenen Planungs- und Entwicklungsideen.

Ein weiterer Bestandteil des Gesamtkonzeptes ist das Fahrradstraßennetz (Anlage 3), welches auf dem Radverkehrshauptnetz aufbaut. Bei der Entwicklung des Fahrradstraßennetzes wurden mehrere

Aspekte untersucht und berücksichtigt. So wurde im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes erstmalig in diesem Zusammenhang eine Schülerbefragung durchgeführt. Über die Ergebnisse wurde die Bezirksvertretung Ehrenfeld bereits im November 2019 in Form einer Mitteilung informiert (vgl. Vorlagen-Nr.: 2385/2019). An vier Schulen in Ehrenfeld wurde der Quell- und Zielverkehr zur jeweiligen Schule vertiefend untersucht. Die durchgeführte Befragung gab Hinweise über das jeweilige Mobilitätsverhalten und die Gefahrenwahrnehmung der verschiedenen Altersgruppen und es konnten bereits im Anschluss an die Befragung Maßnahmen zur Verbesserung und Sicherung des Schülerradverkehrs entwickelt und umgesetzt werden.

Alle Befragten sollten in einer Karte ihren routinemäßig mit dem Fahrrad gefahrenen Schulweg einzeichnen. Aus dieser Karte ließen sich genaue Wegeverbindungen ablesen, die vom Schülerradverkehr verstärkt genutzt werden. Diese stark genutzten Achsen, auf denen Schülerverkehre gebündelt auftreten, wurden bei der Entwicklung des Fahrradstraßennetzes berücksichtigt. Fahrradstraßen dienen der Bündelung des Radverkehrs und sollen es ermöglichen, komfortabel und sicher abseits von Hauptverkehrsstraßen zu fahren.

Zum Gesamtkonzept gehört auch die Betrachtung der noch für den Radverkehr in beide Richtungen zu öffnenden Einbahnstraßen. Alle noch nicht für den Gegenverkehr geöffneten Einbahnstraßen wurden im Rahmen der Bearbeitung des Konzeptes daraufhin überprüft, ob eine Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr möglich ist. Darüber hinaus trifft das Gutachten nicht nur eine Aussage darüber, ob die Öffnung gemäß den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung möglich ist, sondern gibt auch eine Einschätzung zur Priorität und zum Maßnahmenaufwand.

Das jetzt vorliegende Gesamtkonzept zum Radverkehr im Stadtbezirk Ehrenfeld wird den Radverkehr im Bezirk langfristig stärken und fördern. Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ermöglicht es, den Stadtbezirk Ehrenfeld komfortabel auf durchgängigen Achsen mit dem Rad zu befahren. Dies steigert die Attraktivität des Radverkehrs und so können auch die gesetzten Ziele im Strategiepapier Köln Mobil 2025 erreicht.

Maßnahmenvorschläge des Gutachters

Der Gutachter hat für das Radverkehrshauptnetz auf konzeptioneller Ebene Maßnahmenvorschläge und Empfehlungen in Form eines Maßnahmenkatasters erarbeitet. Dieses Kataster wurde der Verwaltung als Grundlage für weitergehende Planungen und Überlegungen zur Verfügung gestellt. Insgesamt beinhaltet das Maßnahmenkataster 585 Einzelmaßnahmen, die alle auf den Achsen des Radverkehrshauptnetzes liegen. Diese Einzelmaßnahmen dienen als Grundlage für die Erarbeitung von konkreten Ausführungsplanungen. Alle darüber hinaus eingegangenen Maßnahmen und Vorschläge für den Stadtbezirk Ehrenfeld fließen auch in die laufende Verwaltungsarbeit ein.

Das Radverkehrskonzept konzentriert sich auf die Maßnahmenplanung im Radverkehrshauptnetz. Jede Einzelmaßnahme erhält im Kataster eine Maßnahmenbeschreibung für die zukünftige Entwicklung und Planung, eine Einschätzung zur Priorisierung und zu den angestrebten Umsetzungszeiträumen.

Die im Maßnahmenkataster enthaltenen Maßnahmen wurden anhand verschiedener Kriterien in Prioritätsstufen eingeteilt. Maßgeblich waren hierbei die Schulwegrelevanz, die Verkehrssicherheit, das Bürgervotum und die Netzbedeutung. Eingeteilt wurden die Maßnahmen in Maßnahmen an Knoten und Strecken mit *hoher Priorisierung*, *mittlerer Priorisierung*, *niedriger Priorisierung* und bei keiner Relevanz in Bezug auf die Oberkriterien in *ohne Priorisierung*. Diese Einstufung der Einzelmaßnahmen wurde in einer Übersichtskarte dargestellt und kann der Anlage 4 entnommen werden.

Des Weiteren wurden alle vorgeschlagenen Maßnahmen durch den Gutachter anhand der folgenden Kriterien mit Umsetzungszeiträumen versehen.

Kurzfristige Maßnahmen (1 bis 3 Jahre):

- Durchfahr-/Umlaufsperrern entfernen oder markieren,

- Fahrradstraßen einrichten und verbleibende Einbahnstraßen öffnen,
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen,
- Markierungsmaßnahmen.

Mittelfristige Maßnahmen (4 bis 10 Jahre):

- Umbau / Ausbau an Knotenpunkten und Strecken (ggf. auch Neubau),
- Fortführung der Sanierungs- und Ausbauprogramme,
- Umsetzung von Radvorrangrouten,
- Rückbau freier Rechtsabbieger.

Langfristige Maßnahmen (> 10 Jahre):

- Neubaumaßnahmen,
- bauliche Neuaufteilung von Straßenräumen,
- Bau von Radschnellverbindungen.

Bei dieser Einteilung der Umsetzungszeiträume des Gutachters handelt es sich um eine erste grobe Zuordnung der Einzelmaßnahmen im Rahmen einer konzeptionellen Betrachtung. Konkrete und verlässliche Aussagen zum Umsetzungszeitraum der Einzelmaßnahmen können jedoch erst im Rahmen der jeweiligen Erarbeitung der notwendigen Ausführungsplanungen getätigt werden und orientieren sich an den personellen zur Verfügung stehenden Kapazitäten der jeweiligen Fachdienststellen. Beispielweise notwendige Umbaumaßnahmen für die Einrichtung einer Fahrradstraße könnten zu längerfristigen Planungshorizonten führen.

Historie, Entwicklung und Beteiligungsprozesse zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Mit den Beschlüssen der Bezirksvertretung Ehrenfeld vom 15.07.2013 Top 8.1: Förderung des Radverkehrs in Ehrenfeld (AN/0901/2013) und vom 24.08.2015 Top 8.6: Fahrradstraßen in Ehrenfeld (AN/1117/2015) hat die Verwaltung den Auftrag erhalten, ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Ehrenfeld zu erarbeiten. In diesem Gesamtkonzept sollen Fahrradrouten einschließlich Fahrradstraßen als alternative Verkehrsführung entwickelt werden.

Die Verwaltung hat daraufhin zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Stadtbezirk Ehrenfeld ein externes Planungsbüro beauftragt, um ein unabhängiges Gutachten zur Radverkehrsinfrastruktur für den Stadtbezirk Ehrenfeld zu erhalten. Der Gutachter sollte den Bestand bewerten und Handlungsempfehlungen an die Verwaltung aussprechen. Des Weiteren sollte eine enge Zusammenarbeit mit Politik, Initiativen und Verbänden sowie mit Bürgerinnen und Bürger bestehen. Der Auftrag für ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Ehrenfeld wurde 2017 an das Planungsbüro VIA eG vergeben.

Den Auftakt für die Entwicklung des Konzeptes machte der Ehrenfelder Raddialog. Dabei handelte es sich um ein Beteiligungsverfahren, das vom Düsseldorfer Institut für Internet und Demokratie der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf durchgeführt wurde. Neben den bereits bestehenden Möglichkeiten der Beteiligung wie die Meldeplattform Radar (Stadtradeln 2016/17) und das E-Mail-Postfach des Fahrradbeauftragten konnten über eine Online-Plattform zum Thema Radverkehr Vorschläge zur Verbesserung eingebracht und diskutiert werden.

In insgesamt drei Facharbeitskreisen, die aus Vertreterinnen und Vertretern aus der Politik, Initiativen und Verbänden sowie dem Planungsbüro und der Verwaltung bestanden, wurde der Fortschritt des Konzeptes stets vorgestellt und diskutiert. Alle Ergebnisse und Eingaben aus diesen Arbeitskreisen wurden aufgenommen und in der weiteren Bearbeitung geprüft.

Im ersten Facharbeitskreis tauschten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in drei Arbeitsgruppen intensiv über die Themenschwerpunkte „Hot-spots“, „Netzplanung“ und „Aktuelle Projekte“ aus. Die Anmerkungen und Hinweise in den einzelnen Arbeitsgruppen wurden aufgenommen und in die weitere Bearbeitung integriert.

Im Rahmen des zweiten Facharbeitskreises wurde zunächst ein Einblick zum Stand der Bearbeitung des Projekts gegeben. Anschließend wurden in Workshops die Themen „Schülerbefragung, Fahrradstraßenkonzept und Einbahnstraßen“, „zukünftige Radverkehrsführung auf der Venloer Straße“ und „zukünftige Radverkehrsführung auf dem Gürtel“ bearbeitet. Zur Vorbereitung des nächsten Arbeitsschrittes im Zuge des Projektes haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Facharbeitskreises eine Bewertung für die zu erstellenden konzeptionellen Vorentwürfe an Streckenabschnitten und Knotenpunkten in Ehrenfeld abgegeben. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind bei der endgültigen Auswahl für die Erstellung der Konzeptideen einbezogen worden. Bei der Entwicklung der exemplarischen Konzeptideen spielte die Übertragbarkeit auf andere Planungssituationen eine wichtige Rolle.

Nach einer kurzen Darstellung des Stands der Bearbeitung und der Zusammenfassung des zweiten Facharbeitskreises wurden im dritten Facharbeitskreis die vom Planungsbüro erstellten Konzeptideen zu den ausgewählten Streckenabschnitten und Knotenpunkten vorgestellt und mit den Mitgliedern des Facharbeitskreises ausführlich diskutiert.

Zusätzlich gab es zwei Abendveranstaltungen zur Bürgerbeteiligung. Die erste Bürgerveranstaltung fand im Mai 2018 statt. Hier wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand des Konzeptes informiert und eingeladen, gemeinsam mit dem Gutachter und der Fachverwaltung über einzelne Aspekte zu diskutieren und weitere Hinweise und Anregungen zu geben.

Den Abschluss der Bürgerbeteiligung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Ehrenfeld machte im Oktober 2020 die zweite Bürgerveranstaltung. Ursprünglich war diese für April 2020 in Form einer Präsenzveranstaltung geplant. Aufgrund der Corona-Pandemie musste die Veranstaltung von der Verwaltung in einem digitalen Format durchgeführt werden. So konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger wie schon zum Auftakt des Radverkehrskonzeptes online beteiligen. Im Zuge der moderierten Veranstaltung wurde der aktuelle Stand des Konzeptes vorgestellt. Mittels einer Chat-Funktion hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, sich aktiv einzubringen und Fragen zu stellen oder auch Anregungen zu geben. In der Spitze haben bis zu 600 Personen den Stream live verfolgt. Alle Hinweise und Anregungen der verschiedenen Formen der Beteiligung wurden im Radverkehrskonzept vom beauftragten Gutachter aufgenommen und bewertet.

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld hat bereits am 03.12.2018 den Entwurf zum Radverkehrshauptnetz für den Bezirk Ehrenfeld beschlossen (vgl. Vorlagen-Nr.: 3577/2018). Dieses Netz wurde im Laufe der weiteren Bearbeitung und Beteiligung weiterentwickelt. Es ist eine wichtige Grundlage für alle zukünftigen Planungen im Straßenraum (Anlage 2).

Nach der umfangreichen Bestandsaufnahme und der Entwicklung des Netzkonzeptes wurden vom Gutachterbüro mögliche Knoten und Streckenabschnitte vorgeschlagen, für die Konzeptideen mit Verbesserungen für die Radverkehrssituation erstellt werden sollten. Aufbauend auf diesem Vorschlag konnten im Rahmen des zweiten Facharbeitskreises Vertreterinnen und Vertreter von Politik, Initiativen und Verbänden ihr Votum abgeben und weitere Knoten und Strecken benennen. Anschließend wurden für die fünf Knotenpunkte und fünf Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen Konzeptideen entwickelt. Diese Konzeptideen wurden im dritten Facharbeitskreis und auch in der zweiten Bürgerveranstaltung vorgestellt. Aus allen Maßnahmen und Bewertungen wurde vom Gutachter ein Maßnahmenkataster erstellt.

Weitere Erläuterungen zu den Beschlusspunkten - Maßnahmen mit hoher Priorität und großer Wirkung

Gutachten (Beschlusspunkt 1)

Das vorliegende Gutachten wird mit diesem Beschluss als Handlungsrahmen für die weitere Arbeit der Verwaltung verbindlich.

Dieses Gutachten bildet die Grundlage, um ein detailliertes Handlungskonzept zu erstellen. Das betrifft auch den Planungsbeginn von umfangreichen und damit längerfristig umsetzbaren Maßnahmen.

Fahrradstraßennetz (Beschlusspunkt 2)

Das vorliegende Gutachten beinhaltet auch ein im Hauptnetz liegendes eigenes Netz aus Fahrradstraßen (Anlage 3). Insgesamt besteht dieses Fahrradstraßennetz aus rd. 170 Abschnitten. Im Rahmen der Bearbeitung des Konzeptes wurden verschiedene Standards für die Einrichtung von Fahrradstraßen entwickelt. Diese Standards stellen Qualitäten und damit einen Komfort sicher. In einigen Abschnitten von Fahrradstraßen wird es für die Einhaltung dieser Qualitätsstandards notwendig sein, das Parken neu zu ordnen oder auch teilweise entfallen zu lassen.

Die Umsetzung des Fahrradstraßennetzes ist für die Verwaltung eine Maßnahme mit hoher Priorität. Hierdurch können wichtige Achsen für den Radverkehr und insbesondere den Schulradverkehr gestärkt und weiterentwickelt werden. Das Fahrradstraßennetz wird als Grundlage für weitere Planungen und Ausführungen beschlossen. Die Verwaltung prüft die im Fahrradstraßennetz enthaltenen Fahrradstraßen und erarbeitet Planungen zu deren Umsetzung. Hierbei wird die Bezirksvertretung in erforderlichem Umfang beteiligt.

In erster Priorität werden die Fahrradstraßen auf den Achsen Stammstraße – Marienstraße (Achse 4), Feltenstraße – Rochusstraße (Achse 5) und Frohnhofstraße – Mühlenweg (Achse 6) geprüft, entwickelt und nach Erstellung der Ausführungsplanung eingerichtet.

Schaffung von durchgängigen Radverkehrsachsen (Beschlusspunkt 3)

Die aufgeführten Achsen sind aus Sicht des Gutachters besonders wichtig, um ein durchgängiges und attraktives Radverkehrsnetz anbieten zu können. Es handelt sich um folgende Achsen:

1. Achse Oskar-Jäger-Straße – Helmholtzstraße,
2. Achse Weinsbergstraße – Widdersdorfer Straße,
3. Achse Vogelsanger Straße – Vitalisstraße,
4. Fahrradstraßenachse Stammstraße – Marienstraße,
5. Fahrradstraßenachse Feltenstraße – Rochusstraße,
6. Achse Frohnhofstraße – Mühlenweg.

Auf allen sechs Achsen plant die Verwaltung, mittel- bis langfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation umzusetzen. In der weiteren Bearbeitung sollen alle sechs Achsen betrachtet und entwickelt werden. In den nächsten 3 Jahren sind sollen bereits die unten aufgeführten Einzelmaßnahmen umgesetzt werden.

Umsetzung von Einzelmaßnahmen in den nächsten 1-3 Jahren (Beschlusspunkt 4)

Die hier aufgeführten Maßnahmen sind kurzfristig in den nächsten 1 bis 3 Jahren umzusetzen. Eine Übersicht über die Planungsachsen und die Verbindung der einzelnen Planungen kann der Anlage 5 entnommen werden.

Achse 1 – Radverkehrsachse Oskar-Jäger-Straße – Helmholtzstraße:

Einrichtung einer Radverkehrsanlage auf der Helmholtzstraße.

Achse 2 – Radverkehrsachse Weinsbergstraße – Widdersdorfer Straße:

Einrichtung bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen auf der Weinsbergstraße zwischen Mechternstraße und Ehrenfeldgürtel

Achse 3 – Radverkehrsachse Vogelsanger Straße – Vitalisstraße:

Erarbeitung einer Vorentwurfsplanung für die Vitalisstraße zur Schaffung einer durchgängigen Anlage für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Achse 4 – Fahrradstraßenachse Stammstraße – Marienstraße:

Verbesserung der Bestandsituation für zu Fuß Gehende und Radfahrende z. B. durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Achse 5 – Fahrradstraßenachse Rochusstraße:

Weiterentwicklung der konzeptionellen Entwürfe für die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Rochusstraße zwischen Venloer Straße und Häuschensweg inklusive der angedachten Drehung der Einbahnstraße.

Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Rochusstraße für den Streckenabschnitt vom Häuschensweg bis zur Frohnhofstraße.

Achse 6 - Fahrradstraßenachse Frohnhofstraße – Mühlenweg:

Einrichtung eines ersten Streckenabschnittes als Fahrradstraße auf der Frohnhofstraße.

Querungsstelle Äußere Kanalstraße am Takufeld:

Prüfung und Einrichtung einer „schlafenden“ LSA gemäß den Empfehlungen des Facharbeitskreises/Endberichtes inklusive der angedachten Lösungen zur Verdeutlichung der Querungsstelle für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Venloer Straße:

Die Venloer Straße wurde sehr intensiv in den Facharbeitskreisen diskutiert. Unter anderem wurden Varianten wie die Einrichtung einer Einbahnstraße eines, verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs oder Durchfahrsperrn beleuchtet.

Die Verwaltung wird im zweiten Quartal 2021 eine Vorlage für den Verkehrsausschuss erstellen, die mehrere Varianten einer geänderten Verkehrsführung auf der Venloer Straße beinhaltet.

Aufgrund der umfangreichen Auswirkungen auf das gesamte Quartier und die umliegenden Straßen wird die Verwaltung zunächst einen Verkehrsversuch durchführen. Die Verwaltung wird 2021 mit den verkehrlichen Untersuchungen beginnen, mit dem Ziel, nach Beendigung der Baumaßnahme Vogelsanger Straße voraussichtlich Anfang 2022 – in Abhängigkeit von einem Beschluss des Verkehrsausschusses – auf einem Streckenabschnitt der Venloer Straße eine Einbahnstraße als Pilotprojekt einzurichten.

Fahrradabstellplätze an Schulen (Beschlusspunkt 5)

An vier Schulen in Ehrenfeld wurde bereits das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler in Form einer Befragung untersucht. Parallel zur Befragung ist auch die Fahrradabstellanlagensituation an den befragten Schulen erhoben und mit der Nachfrage abgeglichen worden. Die Ergebnisse wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes in die Maßnahmenempfehlungen aufgenommen. So konnten bereits während der Bearbeitung des Konzeptes zusätzliche Möglichkeiten zum Fahrradparken an der Geschwister-Scholl-Realschule geschaffen werden.

Darüber hinaus soll an allen weiterführenden Schulen, die nicht an der Befragung teilgenommen haben, der Bedarf der Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellplätze geprüft und bei Bedarf deren Ausstattung verbessert werden.

Runde Tische (Beschlusspunkt 6)

Die Bezirksvertretung wird darüber hinaus stets im Rahmen der Runden Tische an dem Prozess beteiligt und über Umsetzungsstände informiert.

Digitale Karte (Beschlusspunkt 7)

Die Verwaltung wird eine digitale Karte mit den vom Gutachter vorgeschlagenen Maßnahmen veröffentlichen. In dieser digitalen Karte sollen aktuell geplante Maßnahmen und umgesetzte Maßnahmen dargestellt werden. Das Kartenwerk soll in regelmäßigen, kurzen Abständen aktualisiert werden, um den aktuellen Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Umsetzungsprogramme (Beschlusspunkt 8)

Durch die umfangreiche Bestandsaufnahme bei der Entwicklung des Netzkonzeptes wurden auch die im Radverkehrshauptnetz liegenden Einbahnstraßen, Lichtsignalanlagen, Barrieren und Oberflächenzustände von Radwegen betrachtet. Der Gutachter konnte daher Handlungsempfehlungen und Priorisierungen der Maßnahmenvorschläge machen.

Aufbauend auf den bereits bestehenden Programmen wie zum Beispiel dem Programm zum Abbau / Erneuerung von Lichtsignalanlagen, dem Radwegsanierungsprogramm oder dem Beschluss „Öffnung der Einbahnstraßen im Stadtbezirk Ehrenfeld für den gegenläufigen Radverkehr“ sollen auch die Maßnahmenvorschläge des Gutachters bei der zukünftigen Planung und Bearbeitung berücksichtigt werden.

Personelle und finanzielle Voraussetzungen (Beschlusspunkt 9)

Um die Maßnahmen des RVKE, die mit der höchsten Priorität versehen sind, zeitnah planen und umsetzen zu können, sind weitere Stellen in der Radverkehrsplanung sowie in den Abteilungen Straßenbau, Straßenerhaltung, Lichtsignalanlagen im Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung bzw. Amt für Verkehrsmanagement erforderlich.

Der Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen erhält daher für die Beratung über den Stellenmehrbedarf kurzfristig eine gesonderte Vorlage.

Die notwendigen finanziellen Ressourcen werden im Rahmen des anstehenden Haushaltsplanaufstellungsverfahrens 2022ff. im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets in den jeweiligen Haushaltsjahren berücksichtigt.

Weitergehende Maßnahmen mit großer Bedeutung

Die hier aufgeführten Maßnahmen haben für den Stadtbezirk Ehrenfeld eine große Bedeutung und wurden im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Stadtbezirk Ehrenfeld berücksichtigt. Für diese Maßnahmen liegen bereits entsprechend politische Prüfaufträge an die Verwaltung vor.

Diese konzeptionellen Entwürfe sollen in hoher Priorität weiterentwickelt und konkrete Planungsbeschlüsse bei den zuständigen Gremien eingeholt werden:

1. Knotenpunkt Subbelrather Straße/Innere Kanalstraße,
2. die Venloer Straße und
3. die zukünftige Radverkehrsführung auf dem Parkgürtel – Ehrenfeldgürtel – Melatengürtel.

Grundlage dieser Vorlage ist das Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Ehrenfeld vom Januar 2021 des Kölner Planungsbüros VIA eG. Der Endbericht und die für diese Vorlage wesentlichen Pläne sind als Anlagen beigefügt.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Radverkehr 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.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen:

Anlage 1: Endbericht zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld

Anlage 2: Radverkehrshauptnetz

Anlage 3: Fahrradstraßennetz

Anlage 4: Priorisierung von Maßnahmen nach Bewertung

Anlage 5: Planungsachsen mit Einzelmaßnahmen

Anlage 6: Eingaben der Verbände und Initiativen zum Entwurf der Beschlussvorlage

Anlage 7: Stellungnahme der Verwaltung zu den Eingaben der Verbände und Initiativen