Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
III/66/661/4
6614

Vorlagen-Nummer
1209/2022

Freigabedatum

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radverkehrskonzept Rodenkirchen - Radverkehrshauptnetz

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	02.05.2022

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen nimmt den Netzentwurf (s. Anlage) als Zielkonzept für das Radverkehrskonzept Rodenkirchen zur Kenntnis und beschließt, dieses Netz als Grundlage für alle zukünftigen Planungen im Straßenraum zu verwenden.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

☒ **Nein**

Auswirkungen auf den Klimaschutz

☐ Nein

☒ Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

☐ Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Einleitung:
Das Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ setzt den Rahmen für die zukünftige verkehrliche Entwicklung Kölns. Angestrebt wird eine deutliche Veränderung des Modal-Splits hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrradfahren und zu Fuß gehen). Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen dabei einen Anteil von 2/3 der Wege der Gesamtbevölkerung Kölns erreichen.
Die Erstellung von Radverkehrshauptnetzen für alle Stadtbezirke bildet dabei die konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderung der nächsten Jahre. Damit wird eine flächendeckende und längerfristige Rahmenplanung für die Netzentwicklung vorgegeben. Für die Stadtbezirke Lindenthal (Stadtteile Klettenberg, Lindenthal, Sülz), Innenstadt und Ehrenfeld wurden in den vergangenen Jahren Radverkehrskonzepte erarbeitet, die neben den Radverkehrshauptnetzen auch einen Maßnahmenkatalog beinhalten. Im Sinne einer Beschleunigung der Planungsprozesse und einer stadtweit einheitlichen Netzgestaltung wurde für die weiteren Bezirke die Erstellung der Radverkehrshauptnetze in den Vordergrund gestellt.
Mit der Unterstützung eines externen Ingenieursbüros wurden die Netzentwürfe der Radverkehrshauptnetze für die Bezirke Rodenkirchen, Lindenthal, Nippes, Chorweiler, Porz, Kalk und Mülheim parallel erstellt. Darüber hinaus wird es weitere untergeordnete Radverkehrsverbindungen geben, die nicht Gegenstand des hier vorgestellten Netzes sind. Die Entwürfe wurden in den jeweiligen Runden Tischen und daraus gebildeten Facharbeitskreisen intensiv mit Bezirksvertreter*innen und Verbänden diskutiert. Durch die zeitgleiche Erarbeitung wird neben der Beschleunigung der Planungsprozesse die bezirksgrenzenübergreifende Konsistenz der Netze gewährleistet.
Die Radverkehrshauptnetze bilden ein Raster der Radhauptrouten mit Bündelungsfunktion. Diese sollen zu jeder Quelle und zu jedem Ziel eine Entfernung von 200 m nicht überschreiten. Die Radverkehrshauptnetze werden nach dem bewährten Muster der bereits beschlossenen Konzepte in grüne und gelbe Verbindungen gegliedert, die eine unterschiedliche Charakteristik aufweisen. Die Aufteilung in ein grünes und gelbes Netz hat das grundsätzliche Ziel, eine klare Zuordnung zur Führungsart des Radverkehrs zu treffen (Mischverkehr oder Trennung). Zudem sollen unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt, Netzlücken geschlossen und ein flächendeckendes Angebot geschaffen werden.

Das Radverkehrshauptnetz als Zielkonzept:
Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanungen im Bezirk Rodenkirchen ist das Radverkehrshauptnetz. Dieses Konzept bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radhauptrouten ab und ist maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Durch zukünftige Straßenplanungen auf diesem Netz wird der Zielzustand sukzessive hergestellt. Ziel ist ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz, das den Bezirk Rodenkirchen mit den benachbarten Stadtteilen verbindet und innerbezirkliche Verbindungen anbietet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radhauptrouten gebündelt werden und ein besonders sicher und komfortabel befahrbares Netz entstehen.

Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen im Rahmen des Zielkonzeptes werden die Netzbedeutung der Verbindung erneut überprüft sowie aktuelle Entwicklungen berücksichtigt. Neben den bezirklichen Netzkonzepten werden für das übergeordnete Netz parallel Konzepte erstellt. Dazu gehören die

Schnellen Radverbindungen für Köln und die RadPendlerRouten. Diese werden bzw. wurden in separaten Vorlagen behandelt. Die übergeordneten Verbindungen und Anbindungen sind im Radverkehrshauptnetz integriert.

Das gelbe Netz bildet das Radverkehrsnetz entlang der MIV-Hauptverkehrsstraßen (motorisierter Individualverkehr) ab. Hier wird in der Regel eigene Radverkehrsinfrastruktur angeboten; grundsätzlich wird die Fahrbahnführung bevorzugt (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten ist die Radverkehrsführung auch über bauliche Radwege möglich. Das Grundprinzip lautet hier getrennte Führung vom MIV. Der MIV-Verkehrsanteil und/oder die angeordnete Geschwindigkeit sind in der Regel so hoch, dass der Radverkehr einen besonderen Schutzraum benötigt. In wenigen Ausnahmefällen kann auf die Anwesenheit von Radfahrenden im Straßenraum lediglich mit Markierungen hingewiesen werden. Auch zukünftig werden im gelben Netz die Verkehrsanteile des MIV die des Radverkehrs voraussichtlich übertreffen. Das Fahren entlang der Hauptverkehrsstraßen richtet sich vorrangig an routinierte, schnelle Radfahrende, die möglichst zügig fahren möchten, und hat darüber hinaus ebenfalls den Anspruch, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten. Bislang sind an diesen Hauptverkehrsstraßen einige Netzlücken im Radverkehrsnetz vorhanden. Diese Netzlücken werden durch die Umsetzung des vorliegenden Netzkonzeptes geschlossen.

Das grüne Netz bildet ein Netz für Radfahrende abseits der großen MIV-Verkehrsströme ab. Hier wird der Radverkehr im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten geführt, eine separierende Radverkehrsinfrastruktur wird in der Regel nicht angeboten. Das Grundprinzip lautet hier Verträglichkeit.
Schon heute oder mittelfristig überwiegt der nicht motorisierte Verkehr im Vergleich zum MIV auf den weitaus meisten Strecken im grünen Netz. Das grüne Netz ist auch das Angebot für jene, die das Fahren an Hauptverkehrsstraßen aus Gründen mangelnder subjektiver Sicherheit ablehnen. Das grüne Netz wird durch gezielte Maßnahmen hinsichtlich Sicherheit und Komfort so weit optimiert, dass es dem Anspruch dieser Zielgruppe gerecht wird. Die Geschwindigkeit ist in der Bandbreite Schrittgeschwindigkeit bis Tempo 30 einzuordnen. Es können geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingesetzt werden. Lichtsignalanlagen (LSA) sollen im Prinzip auf dem grünen Netz abgebaut werden (Synergieeffekte zum LSA-Abbau-Programm der Stadt Köln werden genutzt), einzig bei den Schnittstellen mit dem gelben Netz ist der Erhalt zu prüfen. Einbahnstraßen sollen auf dem grünen Netz für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden.
Führungsformen im grünen Netz sind Tempo 30, Verkehrsberuhigter Bereich, Fahrradstraße, Fußgängerzone/Fahrrad frei und Radwege im Grünen. Der Radverkehr soll hier sicher und komfortabel geführt werden, muss auf den innerstädtischen Stadtstraßen aber auch auf zu Fuß Gehende Rücksicht nehmen. Auch einige Fußgängerbereiche sind aus Gründen des Netzzusammenhangs Teil des Radverkehrsnetzes. Hier hat jedoch der Fußverkehr Vorrang und höhere Geschwindigkeiten sind für den Radverkehr nicht immer möglich.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Rodenkirchen wird zudem aus dem grünen Netz ein Netz potentieller Fahrradstraßen abgeleitet, das in einem nächsten Schritt als bezirkliches Fahrradstraßennetz beschlossen werden soll.

Dialog mit Verbänden und Bezirksvertreter*innen:
Das Netz wurde im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr im Bezirk Rodenkirchen am 09.02.2021 und am 02.06.2021 vorgestellt und im Facharbeitskreis am 26.08.2021 sowie am 28.09.2021 mit Verbänden, Initiativen und Politik diskutiert.
Von Verbandsseite wurden etwa 90 Vorschläge eingereicht, die zum einen die Aufnahme neuer Verbindungen und zum anderen die Änderung einiger Verbindungen von grün zu gelb betreffen. Alle ca. 90 Vorschläge wurden geprüft und jeder Vorschlag wurde im Rahmen der Facharbeitskreissitzungen einzeln besprochen. Hier konnte für fast alle Anregungen eine Einigung erzielt werden. Lediglich bei acht Strecken kam es zu abweichenden Einschätzungen zwischen Verwaltung und Politik hinsichtlich Zuordnung in die beiden Netze. Für diese Abschnitte ist aus Sicht der Verwaltung im Rahmen des Zielkonzepts die Führung im Mischverkehr (grünes Netz) zu bevorzugen. Im Facharbeitskreis war

eine Aufnahme der Verbindungen ins gelbe Netz gewünscht worden. Die Begründung der Verwaltung für die Aufnahme ins grüne Netz liegt neben der zukünftigen Netzbedeutung in der teilweise heute bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie in den vorhandenen relativ geringen Verkehrsbelastungen, die nach den Regelwerken schon im Bestand eine Eignung für die Führung im Mischverkehr bescheinigen.

Nach den durchgeführten Facharbeitskreissitzungen in den anderen Bezirken wurden alle bezirklichen Netzentwürfe in Abstimmung mit dem beauftragten Büro u. a. hinsichtlich der Netzkriterien, der zukünftigen Netzbedeutung und der stadtweit einheitlichen Netzgestaltung verwaltungsintern abgeglichen. In diesem Zusammenhang wurde bestätigt, dass der größte Teil der in Rodenkirchen eingebrachten und diskutierten Änderungen sinnvoll und relevant ist.

Im Runden Tisch Radverkehr am 10.3.2022 wurden die Abschnitte, bei denen es zu abweichenden Einschätzungen zwischen Verwaltung und Politik kam, nochmals vorgestellt, sowie allen Beteiligten im Nachgang zum Runden Tisch zugeschickt und bewertet: Es konnte insofern Konsens erzielt werden, dass zum Beispiel die Sürther Straße und die Rodenkirchener Straße in Teilabschnitten nunmehr ins gelbe Netz aufgenommen werden.

Grundsätzlich erfolgt nach Beschluss des Netzes in jedem Fall eine Einzelprüfung bzw. Einzelplanung. Hierbei wird unter anderem genau untersucht, ob die Netzfestlegung unter der Berücksichtigung aktueller Entwicklungen sinnvoll umgesetzt werden kann.

Klimabewertung:
Das Radverkehrskonzept Rodenkirchen bildet als Zielkonzept einen Rahmen für Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Der thematische Fokus des Konzepts liegt auf der Realisierung von attraktiven Radverkehrsverbindungen im Bezirk Rodenkirchen. Den Bürgerinnen und Bürgern wird eine adäquate Alternative zur Nutzung des privaten Pkw angeboten, der Umweltverbund wird gestärkt. Dies trägt zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei, wodurch der Beschluss als positiver Betrag zum Klimaschutz bewertet werden kann.

Anlage
Radverkehrshauptnetz