

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
III/66/661
661/4

Vorlagen-Nummer

1210/2022

Freigabedatum

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radverkehrskonzept Nippes - Radverkehrshauptnetz

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 5 (Nippes)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	28.04.2022

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Nippes nimmt den Netzentwurf (Anlage 2) als Zielkonzept für das Radverkehrskonzept Nippes 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 konzeptuelle 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 Ingenieurbüros 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 Radhaupttrouten 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 Radverkehrsplanung im Bezirk Nippes ist das Radverkehrshauptnetz. Dieses Konzept bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radverkehrshaupttrouten 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 Nippes mit den benachbarten Stadtteilen verbindet und innerbezirkliche Verbindungen anbietet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radhaupttrouten gebündelt werden und ein besonders sicher und komfortabel befahrbares Netz entstehen.

Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen im Rahmen des Zielkonzeptes wird 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 im rechtsrheinischen 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 ab. Hier wird in der Regel 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 (motorisierten Individualverkehr). 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 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 noch einige Netzlücken im Radverkehrsnetz vorhanden (keine Radverkehrsinfrastruktur bzw. Radfahren verboten). 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 Fahrradverkehr im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten geführt, eine separierende Radverkehrsinfrastruktur wird 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 Nippes 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 Nippes am 10.04.2021 (sowie am 24.06.2021 und 21.10.2021) vorgestellt sowie anschließend im Facharbeitskreis am 10.02.2022 mit Verbänden, Initiativen und Politik diskutiert. Von Verbandsseite wurden etwa 60 Vorschläge eingereicht, die zum einen die Aufnahme neuer Verbindungen und zum anderen die Änderung einiger Verbindungen von grün zu gelb betreffen.

Von diesen Vorschlägen konnte gut die Hälfte nach dem Facharbeitskreis ungeändert übernommen werden. Da für die andere Vorschläge weiterer Klärungsbedarf bestand, wurden diese Abschnitte im

darauffolgenden Runden Tisch sowie im genannten Facharbeitskreis behandelt. In diesem Rahmen wurde jeder Abschnitt einzeln besprochen und eine Einigung für die weitere Berücksichtigung erzielt.

Abschließend wurden alle diskutierten und angepassten bezirklichen Netzentwürfe in Abstimmung mit dem beauftragten Büro u. a. hinsichtlich der Netzkriterien, der zukünftigen Netzbedeutung und der stadtweit einheitlichen Netzgestaltung verwaltungsintern geprüft. In diesem Zusammenhang konnte bestätigt werden, dass der größte Teil der in Nippes eingebrachten und diskutierten Änderungen sinnvoll und relevant ist.

Auf drei Abschnitten wurde im Rahmen der Termine der Wunsch geäußert, diese vom grünen ins gelbe Netz zu überführen. Die abschließende fachliche Bewertung ergab jedoch, dass für diese Abschnitte im Rahmen des Zielkonzepts die Führung im Mischverkehr (grünes Netz) zu bevorzugen ist. Zuvor war in den Diskussionen eine Aufnahme der Verbindungen ins gelbe Netz gewünscht worden. Die Entscheidung der Verwaltung, diese nun wie ursprünglich vorgesehen in grün aufzunehmen, ist neben der zukünftigen Netzbedeutung in den vorhandenen relativ geringen Verkehrsbelastungen begründet, die nach den Regelwerken schon im Bestand eine Eignung für die Führung im Mischverkehr bescheinigen.

Daher werden die folgenden Abschnitte nach interner Prüfung im Verwaltungsvorschlag in grün aufgenommen:

- Kempener Straße (zw. Lokomotivstr. und Neusser Str.),
- Xantener Straße (zw. Amsterdamer Str. und Niehler Str.),
- Scheibenstraße (zw. Sebastianstr. und Neusser Str.).

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.

Weiterer Punkt der Diskussion waren die Abschnitte Neue Kempener Straße (zw. Bergstr. und Nibelungenstr.) und Eckewartstraße (zw. Neusser Str. und Neue Kempener Str.), diese wurden nach interner Prüfung im Verwaltungsvorschlag nicht ins Netz aufgenommen. Die Netzdichte wird an dieser Stelle als zu hoch angesehen, zudem sind zukünftig mit dem Ausbau des Niehler Gürtels und der Fahrradstraßenachse Etzelstraße die parallelen Verbindungen deutlich attraktiver.

Hinzuweisen ist zudem auf die Führung durch die „autofreie Siedlung“. Hier wurde im Verwaltungsvorschlag sowohl eine Verbindung entlang der Bahngleise neben der autofreien Siedlung als schnelle Radverbindung geplant als auch eine Verbindung im grünen Netz in den Bereichen der Fußgängerzonen und als Fahrradstraßen durch die autofreie Siedlung. Aus Gründen des Netzzusammenhangs sind hier Fußgängerbereiche Teil des Radverkehrsnetzes. Hier hat jedoch der Fußverkehr Vorrang und höhere Geschwindigkeiten sind für den Radverkehr nicht immer möglich. Eine direkte Anbindung an die autofreie Siedlung sollte im Rahmen des Radverkehrskonzeptes zwingend erfolgen.

Nachrichtlich werden noch folgende Änderungen mitgeteilt:

- Die straßenunabhängige Führung entlang der Mercatorstraße zwischen A1 und Militärringstraße wurde entfernt, da es sich nicht um eine straßenunabhängige Verbindung handelt sondern um einen straßenbegleitenden Radweg im gelben Netz.
- Es wurde eine Verbindung als Grünes Netz (geplant) eingetragen nördlich der Bremerhavener Straße, von der Bremerhavener Straße bis zum Niehler Ei.
- Die Führung der Verbindung zwischen Bilderstöcken, Weidenpesch über die Neusser Straße bis zum Niehler Ei wurde entsprechend dem FNP angepasst.

Die zwei als geplant dargestellten zusätzlichen Rheinquerungen zwischen Nippes und Mülheim repräsentieren lediglich einen festgestellten Bedarf für zusätzliche Querungsmöglichkeiten. Wann und in welcher Form diese realisiert werden können (z. B. Brücke, Fähre, etc.) muss im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden.

Klimabewertung:

Das Radverkehrskonzept Nippes bildet als Zielkonzept einen Rahmen für Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Der thematische Fokus des Konzepts liegt auf der Realisierung von attraktiven Radverkehrsverbindungen im Bezirk Nippes. 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.

Anlagen

Anlage 1: Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: bezirkliches Radnetz für Nippes