

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	17.05.2022

**Ein neu definiertes Grundnetz für den Motorisierten Individualverkehr
hier: AN/0566/2021, Beschluss des Rates aus der Sitzung vom 24.06.2021, TOP 3.1.20**

Auszüge aus dem Beschluss:

„Der Rat beauftragt die Verwaltung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ein neues Grundnetz zu definieren, mit dem Ziel, den vorhandenen Straßenraum für den MIV deutlich zu reduzieren, um dem so gewonnenen Straßenraum neuen Funktionen zuzuordnen.

Städte wie Köln stehen vor einer besonderen Herausforderung. Sie müssen als Wachstumsregion eine moderne, leistungsfähige Mobilität erhalten und gleichzeitig die Ziele für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung erreichen.

Köln setzt dabei auf seine Leitziele aus dem Mobilitätskonzept Köln 2025: Durch die gezielte Stärkung des ÖPNV, der Förderung des Fahrrades und verbesserten Zugang zu weiteren umweltverträglichen Fortbewegungsformen (z.B. Car-Sharing) im Personen- und Güterverkehr wollen wir attraktive Alternativen für das Autofahren anbieten.“

Mitteilung der Verwaltung zum aktuellen Bearbeitungsstand:

Die Verwaltung hat die Bearbeitung der elf Maßgaben/Kriterien des Antrags im 3. Quartal 2021 aufgenommen. Entsprechend der Maßgaben des Antrags wurde die Stadt in Korridore eingeteilt und ein Kriterienkatalog für das neu definierte Grundnetz des Motorisierten Individualverkehrs entwickelt.

- **Korridore**

Die Stadt wurde außerhalb der Innenstadt insgesamt in sieben Korridore eingeteilt (s. Anlage 1). Im Linksrheinischen befinden sich vier und im Rechtsrheinischen drei Korridore. Die Innenstadt bildet einen separaten Korridor. Die Abgrenzung der Korridore richtet sich nach vorliegender Topografie (der Rhein), trennenden Straßenzügen und ist zum Teil auch an die Grenzen der Stadtbezirke angelehnt. So wird z. B. der Korridor 2 im Westen von der Stadtgrenze, im Nordosten von der Autobahn A 57, im Osten von der Inneren Kanalstraße und im Süden von der Aachener Straße begrenzt. Drei Korridore wurden gemäß Ratsbeschluss zunächst für eine vertiefende Betrachtung identifiziert (zwei links- und einer rechtsrheinisch).

- **Neu definiertes Grundnetz MIV**

Innerhalb eines Korridors erfolgte die Betrachtung und Bepunktung gleich verlaufender Straßenzüge (radial oder tangential zur Innenstadt). Zuerst wurde eine grobe Kategorisierung der Straßen nach Belastungsklassen vorgenommen. Straßenachsen ab rund 10.000 Kfz/Tag wurden im Kriterienkatalog, entsprechend des Bepunktungsschemas, ausgewertet (s. Anlage 2). Bei Straßen mit Kfz-Belastungen <5.000 Kfz/Tag handelt es sich primär um innerörtliche Sammelstraßen. Diese Straßen

sind und bleiben Bestandteil eines untergeordneten Erschließungsnetzes und wurden daher nicht für die Zuweisung in ein neu definiertes Grundnetz MIV betrachtet. Eine absolute Punktzahl zur Einstufung eines Straßenzugs in das neu definierte Grundnetz MIV wurde nicht festgelegt. Bei der Bepunktung der Straßenzüge geht es ausschließlich um die vergleichende Bewertung parallel verlaufender Straßenachsen eines Korridors. Je höher die Punktzahl des Straßenzugs in einem definierten Korridor ist, desto höher ist die Bedeutung für den Kfz-Verkehr bzw. die Zugehörigkeit zum neu definierten Grundnetz MIV. In Anlage 3 ist der Kriterienkatalog mit dem Bewertungsschema dargestellt.

Die in der Anlage 4 ausgewerteten Tabellen mit der Bepunktung der Straßenzüge wurden anschließend in Lagepläne übertragen. In der Anlage 5 sind die aufbereiteten Lagepläne für drei Korridore dargestellt. Die gelben Linien kennzeichnen Straßenzüge, für welche - anhand der politischen Beschlüsse (Einzel- oder Grundsatzbeschlüsse) - Zielkonzepte bestehen z. B. den Umweltverbund zu stärken. Mit der Umsetzung dieser Beschlüsse (z. B. Radverkehrskonzepte) ist zu erwarten, dass der Kfz-Verkehr auf leistungsfähige Straßenzüge verlagert und gebündelt wird. Die roten Linien stellen somit das definierte Grundnetz für den Motorisierten Individualverkehr dar. An diesen Straßenzügen kann gegebenenfalls perspektivisch eine Spurumwandlung zu Gunsten des Umweltverbundes erfolgen. Zum jetzigen Zeitpunkt soll jedoch vorrangig eine leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs sichergestellt werden.

- **Zukünftiger Modal-Split / langfristige Mobilitätsentwicklung**

Die erste Maßgabe des Antrags (Erhöhung des stadtweiten Anteils des Umweltverbundes auf 75 %) kann erst mit Fertigstellung der Fortschreibung des Verkehrsmodells der Stadt Köln genau bewertet werden. Die Fortschreibung des Verkehrsmodells ist in Zusammenarbeit mit den Kölner Verkehrsbetrieben an einen externen Auftragnehmer vergeben. Bestandteil dieses Projektes ist es, unter Berücksichtigung der zukünftigen Strukturdaten- und Infrastrukturentwicklung, die Erstellung des Prognosehorizonts 2035 für die Gesamtverkehrsentwicklung. Die Fertigstellung der Fortschreibung des Verkehrsmodells ist im Jahr 2023 zu erwarten.

Für eine aktuelle Datengrundlage zum Beginn des Prozesses zur Erstellung des Sustainable Urban Mobility Plan beabsichtigt die Verwaltung, eine Mobilitätsenerhebung in Auftrag zu geben, die im Herbst 2022 durchgeführt wird. Die Ergebnisse werden ebenfalls in das Integrierte Verkehrsmodell einfließen.

- **Weiteres Vorgehen**

Der Beschluss zum neu definierten Grundnetz für den Motorisierten Individualverkehr enthält auch Maßgaben zur Bewertung und Kommunikation des Prozesses mit Fachleuten und Interessensvertretern. Nachdem der aktuelle Sachstand in Form dieser Mitteilung dem Verkehrsausschuss vorgestellt wurde, ist geplant, diese Aufgabe im 3. Quartal 2022 auszuschreiben und an ein externes Büro zu vergeben. Auf Grundlage der Ergebnisse der Beteiligung wird die Verwaltung eine Vorlage für den Rat der Stadt Köln fertigen.

Anlagen

Anlage 1_Korridoreinteilung

Anlage 2_Belastungsklassen Korridore

Anlage 3_Kriterienkatalog mit Bewertungsschema

Anlage 4_Tabellen mit Bepunktung Korridore

Anlage 5_Zielpläne Grundnetz Korridore

Anlage 6_Zusammengeführte Zielkonzepte Korridore 1_2 und Innenstadt

Anlage 7_Projektübersicht

Gez. Egerer