

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
III/68/682/4

Vorlagen-Nummer

1962/2022

Freigabedatum

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radverkehrskonzept Porz - Radverkehrshauptnetz

Beschlussorgan

Bezirksvertretung 7 (Porz)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 7 (Porz)	01.09.2022

Beschluss:

Die Bezirksvertretung Porz nimmt den Netzentwurf (Anlage 2) als Zielkonzept für das Radverkehrskonzept Porz 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 Radverkehrsplanungen im Bezirk Porz ist das Radverkehrshauptnetz. Dieses Konzept bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radhaupttrouten 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 Porz 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 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 Porz wird zudem aus dem grünen Netz ein Netz potentieller Fahrradstraßen abgeleitet, das in einem nächsten Schritt als bezirkliches Fahrradstraßennetz entwickelt werden soll.

Dialog mit Verbänden und Bezirksvertreter*innen

Das Netz wurde im Rahmen des Runden Tisches Radverkehr im Bezirk Porz am 25.02.2021 und am 27.05.2021 vorgestellt und im Facharbeitskreis am 21.10.2021 mit Verbänden, Initiativen und Politik diskutiert.

Von Verbandsseite wurde eine Vielzahl von Vorschlägen eingereicht, die zum einen die Aufnahme neuer Verbindungen und zum anderen die Änderung einiger Verbindungen von grün zu gelb betreffen.

Von diesen Vorschlägen konnte ein Großteil nach dem Facharbeitskreis unverändert übernommen werden. Da für die anderen Vorschläge weiterer Klärungsbedarf bestand, wurden diese Abschnitte im 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 Porz eingebrachten und diskutierten Änderungen sinnvoll und relevant ist. Bis auf zwei Ausnahmen wurden alle Eingaben, wie im Runden Tisch diskutiert, übernommen. Die abschließende fachliche Prüfung aller Netzentwürfe ergab, dass für diese zwei 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 der teilweise bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sowie 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.

- Akazienweg: Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung und der Tatsache, dass der Akazienweg keine weiteren Anschlusspunkte an das übrige gelbe Netz des Bezirks vorweist, wird der Akazienweg in das grüne Netz übertragen.
- Schmittgasse (zwischen Ranzeler Straße und Houdainer Straße): Obwohl im Bestand der Radverkehr zurzeit auf Radwegen verkehrt, wird die Schmittgasse in das grüne Netz übertragen. Hierdurch wird die Schmittgasse als Verbindung an die benachbarten Verbindungen (insb. Hauptstraße in Gegenrichtung) des Netzes angepasst, die ebenfalls zum grünen Netz gehören. Perspektivisch ist eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr hier bessere Wahl und kann zusätzlich zur Verkehrsberuhigung in diesem dicht bewohnten Straßenabschnitt beitragen.

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.

Die als geplant dargestellte zusätzliche Rheinquerung zwischen Zündorf und Sürth repräsentiert lediglich einen festgestellten Bedarf für eine zusätzliche Querungsmöglichkeit. Ob und wenn ja, wann und in welcher Form diese realisiert werden können (z. B. Brücke, Taktverdichtung der Fähre, Wasserbus-Verbindung etc.), muss im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden.

Klimabewertung:

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Das Radverkehrskonzept Porz bildet als Zielkonzept einen Rahmen für Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Der thematische Fokus des Konzepts liegt auf der Realisierung von attraktiven Radverkehrsverbindungen im Bezirk Porz. 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 Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden kann.

Anlagen:

Anlage 1_Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2_Radverkehrshauptnetz