

## Beantwortung einer Einwohneranfrage nach § 39 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	25.08.2022

### Umsetzungsstand Fahrradstraße Lindenstraße bis Neumarkt

#### Frage 1):

„Auf dem aktuellen Umsetzungsstand des Radverkehrskonzept Innenstadt werden keine Maßnahmen für die Lindenstraße vorgesehen (<https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/radverkehr/radverkehrskonzept-innenstadt-umsetzungsstand.pdf>), obwohl sie laut Beschluss als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll (Beschluss <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=841631&type=do>). Wurde die Lindenstraße aus den aktuellen Plänen des RVKI herausgenommen? Wenn ja, warum?“

#### Antwort der Verwaltung:

Das Zielkonzept Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) führt die Lindenstraße unverändert als Fahrradstraße. Aufgrund aktuell anderer Prioritäten sowie der fehlenden Anordnungsvoraussetzung (siehe auch Punkt 3) ist die Lindenstraße im aktuellen Arbeitsprogramm für die Jahre 2022/2023 nicht enthalten.

#### Frage 2):

„Warum behauptet die Verwaltung, dass die Lindenstraße Teil des Vorbehaltsnetzes sei und nicht wie im jüngeren Beschluss des RVKI zur Fahrradstraße wird (Zitat Verwaltung "Die Lindenstraße ist Teil des Vorbehaltsnetzes" >> Quelle: [https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_kvonr=98964](https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=98964))?“

#### Antwort der Verwaltung:

Die Klassifizierung des Vorbehaltsnetzes war nach § 45 Abs. 1c StVO beziehungsweise den Ausführungen der VwV-StVO die Voraussetzung für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen: „Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.“ Zudem weist es die wichtigen Routen aus, sodass Schleichverkehre durch umliegende Tempo-30-Zonen entgegen gewirkt werden soll. Das Vorbehaltsnetz wurde vom zuständigen Fachausschuss des Rates beschlossen (Beschluss des Ausschusses Tiefbau und Verkehr vom 13.02.1992; Drucksache 0148/092) und entspricht der StVO.

Die Lindenstraße wurde im Rahmen des o. g. Beschlusses als Teil des Vorbehaltsnetzes klassifiziert. Es handelt sich hierbei um ein Verwaltungsverfahren auf Grundlage einer Rechtsverordnung. Demgegenüber beschreibt die Definition der Lindenstraße als Fahrradstraße im Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) zunächst ein Zielkonzept an dem sich zukünftiges Verwaltungshandeln ausrichten soll. Derzeit wird mit dem MIV-Grundnetz die o. g. flächenhafte Verkehrsplanung aktualisiert. Das MIV-Grundnetz soll das Vorbehaltsnetz ersetzen, in diesem Zuge wird die Funktion der Lindenstraße

neu zu definieren sein. Aktuell kann nur auf dem o. g. Vorbehaltsnetz eine Zuordnung der Straße vorgenommen werden.

**Frage 3:**

„Die Verwaltung schreibt (Quelle: [https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0050.asp?\\_kvonr=98964](https://buergerinfo.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=98964)):  
"Auf dem Streckenabschnitt zwischen Roonstraße und Lützowstraße wird ein Schutzstreifen als Zwischenlösung geprüft, da die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die nach dem Radverkehrskonzept Innenstadt geplante Fahrradstraße derzeit nicht vorliegen und in den nächsten Jahren auch nicht geschaffen werden können (BusLinienverkehr, Kfz-Verkehrsstärke)". Fahrradstraßen können grundsätzlich auch für den ÖPNV freigegeben werden. Darüber hinaus muss im Gegensatz zur VwV-StVO 2017 der Radverkehr laut der VwV-StVO 2021 nicht mehr vorherrschende Verkehrsart sein (VwV-StVO 2021 zu Zeichen 244.1 und 244.2, BAnz AT 15.11.2021 B1). Stattdessen reicht es aus, wenn durch die Einrichtung einer Fahrradstraße eine hohe Fahrradverkehrsdichte erreicht wird (VwV-StVO 2021 zu Zeichen 244.1 und 244.2, BAnz AT 15.11.2021 B1). Gemäß des Radverkehrskonzepts Innenstadt wird das Fahrrad die vorherrschende Verkehrsart sein. Auf welcher rechtlichen Grundlage beruht die Einschätzung der Verwaltung?“

**Antwort der Verwaltung:**

Auch nach der neuen StVO / VwV-StVO darf in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Alle anderen Verkehrsarten, außer dem Radverkehr, sind somit „Gäste“ innerhalb der Fahrradstraße. Vor der Anordnung einer Fahrradstraße müssen die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Vor der Anordnung der Lindenstraße als Fahrradstraße wäre daher die Funktion der Lindenstraße im Verkehrsnetz zu verändern (siehe auch Punkt 2), da die Lindenstraße aktuell als Teil des Vorbehaltsnetzes neben zwei Buslinien auch ca. 12.000 Kfz/Tag führt.

**Frage 4):**

„Im Runden Tisch Radverkehr Innenstadt am 29.11.2021 wurde vereinbart, dass seitens der Stadtverwaltung ein Ortstermin mit der Bezirksvertretung Innenstadt vorbereitet werden soll. Wann findet dieser Ortstermin statt und können Anwohnerinnen und Anwohner teilnehmen?“

**Antwort der Verwaltung:**

Ortstermine finden üblicherweise zwischen Politik, Verwaltung und ggf. unter Beteiligung weiterer Träger öffentlicher Belange (hier KVB und Polizei) statt. Die Entscheidung über die Einladung zusätzlicher Teilnehmer wird zwischen Politik und Verwaltung getroffen. Derzeit laufen die Abstimmungen mit der KVB, ein Ortstermin mit der Bezirksvertretung wird im Anschluss geplant und durchgeführt.