

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Planungsbeschluss zur Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Kölner Straße und Hauptstraße im Stadtbezirk Porz zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Berliner Str./Helenenstr. und Hauptstr./Friedrich-Ebert-Ufer****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	29.03.2022
Bezirksvertretung 7 (Porz)	07.04.2022
Verkehrsausschuss	17.05.2022

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Erarbeitung einer Planung, bei der die Kölner Straße und die Hauptstraße unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte neu aufzuteilen sind. In diesem Rahmen führt die Verwaltung einen begleitenden Beteiligungsprozess auf Grundlage des beigefügten Beteiligungskonzeptes durch.

Planbereich 1 zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Berliner Str./Helenenstr. und Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str.

Für den Planbereich 1 wird der Querschnitt symmetrisch neu aufgeteilt (s. Anlage 3, S. 1):

- In jede Fahrtrichtung führen ein Radfahrstreifen (ca. 2,50 m) sowie ein Kfz-Fahrstreifen (ca. 3,25 m).
- Im Rahmen der Planung wird geprüft, wo eine bauliche Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn möglich und sinnvoll ist.
- Die Anpassung der freilaufenden Rechtsabbieger (Gilgaustr./Kölner Str. und Gremberghovener Str./Kölner Str.) wird im Rahmen der Planung geprüft.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird das in Teilbereichen angeordnete Gehwegparken (Vz. 315) entfallen.

Planbereich 2 zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str. und Hauptstr./Friedrich-Ebert-Ufer

Für den Planbereich 2 wird der Querschnitt neu aufgeteilt (s. Anlage 3, S. 3):

- Die Kfz-Fahrstreifen werden zugunsten von Radfahrstreifen (ca. 2,50 m) von zwei Fahrstreifen pro Richtung auf jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert.
- Im Rahmen der Planung wird geprüft, wo eine bauliche Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn möglich und sinnvoll ist.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Porz der Vorlage uneingeschränkt zustimmt.

Alternativvorschlag:

Planbereich 1 zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Berliner Str./Helenenstr. und Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str.

Für den Planbereich 1 wird der Querschnitt asymmetrisch neu aufgeteilt (s. Anlage 3, S. 2):

- In Fahrtrichtung Porz führen ein Radfahrstreifen (ca. 1,85 – 2,00 m) sowie ein Kfz-Fahrstreifen (ca. 3,25 m).
- In Fahrtrichtung Poll führen ein Radfahrstreifen (ca. 1,85 – 2,00 m) sowie ein überbreiter Kfz-Fahrstreifen (ca. 5,30 – 5,50 m).
- Im Rahmen der Planung wird geprüft, wo eine bauliche Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn möglich und sinnvoll ist.
- In den Knotenpunkten wird die Breite der Radfahrstreifen reduziert oder der Radverkehr auf der Nebenanlage geführt. Durch diese Gestaltung kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen gewährleistet werden.
- Die Anpassung der freilaufenden Rechtsabbieger (Gilgaustr./Kölner Str. und Gremberghovener Str./Kölner Str.) wird im Rahmen der Planung geprüft.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wird das in Teilbereichen angeordnete Gehwegparken (Vz. 315) entfallen.

Planbereich 2 zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str. und Hauptstr./Friedrich-Ebert-Ufer

Für den Planbereich 2 wird der Querschnitt neu aufgeteilt (s. Anlage 3, S. 3):

- Die Kfz-Fahrstreifen werden zugunsten von Radfahrstreifen (ca. 2,50 m) von zwei Fahrstreifen pro Richtung auf jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert.
- Im Rahmen der Planung wird geprüft, wo eine bauliche Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn möglich und sinnvoll ist.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Porz der Vorlage uneingeschränkt zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>5.000</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer

Auswirkungen auf den Klimaschutz Nein Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung) Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)**Begründung:**Ausgangslage:

Die Kölner Straße und die Hauptstraße stellen innerhalb des Stadtbezirks Porz eine bedeutende und direkte 4-streifige Verkehrsverbindung zwischen den Bezirken Porz und Innenstadt dar. Die Radverkehrsanlagen in diesem Abschnitt entsprechen dabei nicht dem aktuellen und gewünschten Stand der Technik. Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf den Leinpfad kommt es dort zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Ein Ausbau des Leinpfades ist aufgrund landschaftsschutzrechtlicher Vorgaben nicht absehbar. Durch die Schaffung von komfortablen Radverkehrsanlagen auf der Kölner Straße und Hauptstraße sollen die Konflikte auf dem Leinpfad entschärft werden.

Zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Berliner Str./Helenenstr. und Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str. gibt es auf einem Großteil der Strecke keine Radverkehrsanlagen. Zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str. und Hauptstr./Friedrich-Ebert-Ufer wird der Radverkehr auf ca. 1,50 m breiten Radwegen geführt, die sanierungsbedürftig sind (s. Anlage 4).

Die Verkehrsbelastung auf der Kölner Straße und der Hauptstraße weisen DTV-Werte (Durchschnittlicher Tagesverkehr) von 16.000 bis 23.000 Kfz/Tag auf (s. Anlage 5). Die Verkehrszählungen belegen, dass sowohl die beiden Planbereiche, als auch die beiden Fahrrichtungen unterschiedlich stark belastet sind.

Im Planbereich 1 sind die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt stärker ausgeprägt als die Richtung

Porz. Beispielhaft wurden in einer Verkehrszählung vom Knoten Kölner Str./Gilgaustr. vom November 2019 (vor den Einschränkungen durch das Corona-Virus) in Fahrtrichtung Innenstadt Tagesverkehrszahlen von ca. 13.000 Fahrzeugen/Tag und in Richtung Porz Tagesverkehrszahlen von ca. 10.000 Fahrzeugen/Tag ermittelt. Es wurden weitere Zählungen an verschiedenen Knotenpunkten im Planbereich 1 zu verschiedenen Zeitpunkten durchgeführt, um die Asymmetrie zu bestätigen. In jeder der nachfolgenden Zählungen wurde die Asymmetrie der Verkehrsmengen nachgewiesen. Im Planbereich 2 liegt der ermittelte DTV-Wert in etwa bei 17.000 bis 20.000 Kfz/Tag.

Planungsziele:

Die Verwaltung verfolgt mit der Maßnahme auf der Kölner Straße folgende Planungsziele

- Radverkehr
Für Radfahrende sollen sichere, komfortable und durchgehende Radverkehrsanlagen entstehen. Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf den Nebenanlagen sollen reduziert und eine attraktive Alternative zum Leinpfad geschaffen werden.
- Fußverkehr und Ruhender Verkehr
Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sollen Engstellen auf dem Gehweg beseitigt und die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende gesteigert werden. Gehwegparken soll nur an Stellen mit ausreichender Restgehwegbreite gestattet sein.
- Motorisierter Individualverkehr
Für den motorisierten Individualverkehr sollen weiterhin bedarfsgerechte Verkehrsanlagen vorgesehen werden.

Planbereich 1

Planbereich 1 erstreckt sich über eine Länge von ca. 1.000 m und beinhaltet drei signalisierte Knotenpunkte (Kölner Str./Berliner Str./Helenenstr., Kölner Str./Gilgaustr. und Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str.) und eine Fußgänger-Lichtsignalanlage (auf Höhe der Kölner Str. 116).

Für den Planbereich 1 hat die Verwaltung zwei Vorschläge erarbeitet, denen leicht unterschiedliche Planungsabsichten zugrunde liegen.

Der Verwaltungsvorschlag verfolgt das Ziel den Radverkehr auf dieser Achse konsequent zu fördern und den hierfür benötigten Platz durch die Reduktion von zwei Fahrstreifen zu schaffen. Hierdurch kann es in Spitzenstunden zu Rückstau im Kfz-Verkehr kommen.

Im Alternativvorschlag werden die Radfahrstreifen teilweise in Mindestmaßen ausgeführt, wodurch in Richtung Poll ein überbreiter Fahrstreifen angelegt werden kann und Rückstauerscheinungen im Kfz-Verkehr in Spitzenstunden voraussichtlich vermieden werden.

Verwaltungsvorschlag:

Für den Radverkehr wird jeweils ein Kfz-Fahrstreifen pro Richtung in einen breiten Radfahrstreifen umgewandelt. Auf Grundlage der aktuellen Verkehrsmengen wird deutlich, dass in Fahrtrichtung Porz ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr ausreicht. Durch ein stärkeres Verkehrsaufkommen in Richtung Poll kann es in dieser Richtung in den Knotenpunkten zu temporärem Rückstau des Kfz-Verkehrs in den Spitzenstunden kommen.

Im Rahmen der Planung wird geprüft, wo eine bauliche Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn möglich und sinnvoll ist. Durch bauliche Elemente wird das Befahren der Radfahrstreifen verhindert und somit die subjektive Sicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrende verbessert.

Auf etwa 20 % der der Strecke des Planbereichs 1 ist zurzeit Gehwegparken (Vz. 315) angeordnet. Zur Verbesserung der Situation für zu Fuß Gehende und Radfahrende wird das bestehende Gehwegparken ausschließlich in Bereichen erhalten, in denen die Gehwegbreite ausreichend ist.

In Richtung Innenstadt schließt die Planung beidseitig an gemeinsame Geh- und Radwege an, die sich auf 500 m Länge in der Zuständigkeit der Stadt Köln befinden und anschließend am Ortsausgang von Köln-Westhoven in die Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen übergehen. In Richtung Porz schließt die Planung an den Planbereich 2 an.

Alternativvorschlag:

Für den Radverkehr werden beidseitig Radfahrstreifen markiert. Der für die Radfahrstreifen benötigte Platz wird durch die Reduktion eines Fahrstreifens gewonnen. Auf Grundlage der aktuellen Verkehrsmengen wird deutlich, dass in Fahrtrichtung Porz ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr ausreicht. In Fahrtrichtung Innenstadt ist insbesondere in den Spitzenstunden mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Um den höheren Verkehrsmengen gerecht zu werden, wird in diese Fahrtrichtung ein überbreiter Fahrstreifen (ca. 5,30 – 5,50 m) eingerichtet.

Damit in den drei Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs aufrecht erhalten bleibt, wird der Kfz-Verkehr im Bereich der Knotenpunkte zweistreifig geführt. Der zusätzlich für die Zweistreifigkeit benötigte Straßenraum in den Knotenpunkten wird durch die Reduktion der geplanten Radfahrstreifen auf Mindestmaß oder eine Führung des Radverkehrs auf der Nebenanlage erreicht.

Auf etwa 20 % der der Strecke des Planbereichs 1 ist zurzeit Gehwegparken (Vz. 315) angeordnet. Zur Verbesserung der Situation für zu Fuß Gehende und Radfahrende wird das bestehende Gehwegparken ausschließlich in Bereichen erhalten, in denen die Gehwegbreite ausreichend ist.

In Richtung Innenstadt schließt die Planung beidseitig an gemeinsame Geh- und Radwege an, die sich auf 500 m Länge in der Zuständigkeit der Stadt Köln befinden und anschließend am Ortsausgang von Köln-Westhoven in die Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen übergehen. In Richtung Porz schließt die Planung an den Planbereich 2 an.

Vergleich zwischen dem Verwaltungsvorschlag und dem Alternativvorschlag

	<i>Verwaltungsvorschlag</i>	<i>Alternativvorschlag</i>
Breite der Radfahrstreifen	Ca. 2,50 m	Ca. 1,85 – 2,00 m
Anzahl der Kfz-Fahrstreifen	1 Fahrstreifen Richtung Poll	1 überbreiter Fahrstreifen Richtung Poll
	1 Fahrstreifen Richtung Porz	1 Fahrstreifen Richtung Porz
Bauliche Trennung zw. Rad- und Kfz-Verkehr	Flächendeckend möglich	Abschnittweise möglich
Angeordnete Parkplätze auf dem Gehweg	Können in Teilbereichen erhalten bleiben	Können in Teilbereichen erhalten bleiben
Gestaltung der Knotenpunkte	Durchgehende breite Radfahrstreifen	Verringerung der Radfahrstreifenbreite

Planbereich 2

Planbereich 2 erstreckt sich über eine Länge von ca. 1.300 m und beinhaltet drei signalisierte Knotenpunkte (Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str.; Kölner Str./Erkerstr. und Kölner Str./Urbacher Weg/Im Rheinfeld).

Im Planbereich 2 wird jeweils ein Kfz-Fahrstreifen pro Richtung in einen Radfahrstreifen umgewandelt (s. Anlage 3). Aus den Verkehrsmengen der letzten Zählungen lässt sich entnehmen, dass ein Kfz-Fahrstreifen pro Richtung ausreichend ist. Zusätzlich wird die Verkehrsführung an den Knotenpunkten überprüft. Hierbei wird untersucht welche Fahrstreifenanzahl zu empfehlen ist.

Im Rahmen der Planung wird geprüft, wo eine bauliche Trennung zwischen Radfahrstreifen und Fahrbahn möglich und sinnvoll ist. Durch bauliche Elemente wird das Befahren der Radfahrstreifen verhindert und somit die subjektive Sicherheit und der Fahrkomfort für Radfahrende verbessert.

Da der Radverkehr durch die Planung auf einem Radfahrstreifen geführt wird, kann anschließend in einem weiteren Planungsschritt der bisherige Radweg dem Gehweg zugeschlagen werden und dem

Fußverkehr somit mehr Platz zur Verfügung stehen.

In Richtung Innenstadt schließt die Planung an den Planbereich 1 an. In Richtung Porz schließt die Planung an eine andere Planung an, die zum Ziel hat, die Verkehrssituation der Straßen Hauptstraße und Steinstraße in Köln Porz zu verbessern. Auch hier soll der Radfahrende auf der Fahrbahn geführt werden

Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß Ratsbeschluss (1056/2020) werden die Leitlinien für Systematische Öffentlichkeitsbeteiligung seit 2021 verbindlich im Verkehrsausschuss umgesetzt. Alle Vorlagen für den Verkehrsausschuss werden im Vorfeld dahingehend geprüft, ob eine Öffentlichkeitsbeteiligung möglich und sinnvoll ist.

In Ergänzung der rechtlichen Vorgaben wird im vorliegenden Fall die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung empfohlen. Die Beteiligung kann wichtige Hinweise für die Konkretisierung der Planung ergeben und soll die Akzeptanz und Unterstützung für das Vorhaben stärken. Hinweise der Stadtgesellschaft sowie Bedenken und Kritik zum Vorhaben werden durch die Beteiligung aufgenommen und fließen in den Baubeschluss für diese Maßnahme mit ein (s. Anlage 1).

Im Rahmen der Planung wird eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hierfür wird in dem städtischen Portal [meinungfuer.koeln](https://meinungfuer.koeln.de) ein Projekt erstellt, in dem die Planung vorgestellt wird und die Bürgerinnen und Bürger sich anschließend mit ihren Anregungen beteiligen können.

Das beiliegende Beteiligungskonzept (Anlage 2) definiert die Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die finanziellen Ressourcen von 5.000 € für die Kommunikationsmittel stehen im Büro für Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung.

Auswirkung auf den Klimaschutz:

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

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich Radverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen:

- Anlage 1: Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 2: Beteiligungskonzept
- Anlage 3: Vorgesehene Querschnitte
- Anlage 4: Radverkehrsanlagen an der Kölner Str. und Hauptstr.
- Anlage 5: Verkehrsbelastung der Kölner Str. und Hauptstr.