

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat
CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Volt-Fraktion im Kölner Rat

An die Oberbürgermeisterin
Frau Henriette Reker

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Herrn Lino Hammer

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 09.11.2021

AN/2374/2021

Antrag gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Verkehrsausschuss	23.11.2021

Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr

Sehr geehrte Frau Reker,
sehr geehrter Herr Hammer,

die Antragssteller bitten Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des nächsten Verkehrsausschusses zu setzen:

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit hoher Priorität jeweils eine durchgehende Ost-West- sowie Nord-Süd-Achse im Einklang mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt für den Radverkehr zu schaffen. Die jeweiligen Achsen sind wie folgt spezifiziert:

(A) Die Nord-Süd-Achse für den Radverkehr wird gemäß Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) zwischen Zoobrücke und Südbrücke entlang der Tunisstraße und Nord-Süd-Fahrt geschaffen. Im gesamten Verlauf der Strecke werden die folgenden Kriterien umgesetzt:

- 1) Der Radverkehr wird auf einer eigenen Spur mit Mindestbreite von 2,5m auf der Fahrbahn geführt.
- 2) Wo möglich wird die Radspur vom motorisierten Verkehr baulich getrennt. Wo immer möglich und nötig soll ein zusätzlicher "Dooring"-Sicherheitsabstand eingeführt werden.

- 3) Von eventuellen Umbauten sollen auch Fußgänger profitieren, etwa durch Verbreiterung der Gehwege oder die Verlegung des Radwegs auf die Straße. Der Bau darf nicht zu Lasten der Gehwegbreite durchgeführt werden.
- 4) Die Führung beinhaltet explizit eine direkte Kreuzung oder Unterquerung der Cäcilienstraße, wie im „Radverkehrskonzept Innenstadt Maßnahmenkatalog“ 2016 vorgeschlagen wurde.

(B) Die Ost-West-Achse für den Radverkehr wird gemäß Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) zwischen Deutzer Bahnhof und Aachener Weiher geschaffen. Im gesamten Verlauf der Strecke werden die folgenden Kriterien umgesetzt:

- 1) Der Radverkehr wird auf einer eigenen Spur mit Mindestbreite von 2,5m auf der Fahrbahn geführt. Diese Vorgabe bezieht sich explizit auch auf die Deutzer Brücke.
- 2) Wo möglich wird die Radspur vom motorisierten Verkehr baulich getrennt.
- 3) Die mögliche Anbindung der Deutzer Freiheit für den Fahrradverkehr ist in beiden Richtungen zu betrachten; insbesondere ist vor dem Hintergrund der geplanten Umbauten auf der Siegburger Straße eine Möglichkeit der Radverkehrsführung auch auf der Südseite der Deutzer Brücke zu berücksichtigen.
- 4) Eine Verlängerung über die Deutz-Kalker-Str. und die Kalker Hauptstraße sowie über die Aachener Straße in die Außenbezirke soll durch die Umsetzung perspektivisch möglich sein.
- 5) Die Führung soll keine der geplanten Varianten der Ost-West-Achse (ober- oder unterirdische Führung der Straßenbahn) bevorzugen sowie ebenfalls nicht die Förderfähigkeit beider Varianten gefährden.

(C) Als erste Sofortmaßnahme soll geprüft werden, an welchen Stellen der skizzierten Radachsen bereits durch vorgezogene Maßnahmen temporär Platz für den Radverkehr geschaffen werden kann (z.B. durch Absperrung mit sogenannten „Leitboys“ oder „Leitschienen“), um mit den Verbesserungen nicht auf den Abschluss der detaillierten Planungen warten zu müssen. Hierbei ist der Beschluss AN/1815/2018 (insbesondere Punkt 6) zu beachten. Die Verwaltung legt das Ergebnis dieser Prüfung dem Verkehrsausschuss vor und setzt die vorgezogenen Maßnahmen um.

(D) Als zweite Sofortmaßnahme wird die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf den angegebenen Achsen umgesetzt. Die Verwaltung kann dem Ver-

kehrsausschuss Stellen vorschlagen, die auf Grund der Gefährlichkeit von der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ausgenommen werden.

- (E) Eine schnelle Umsetzung der weiteren Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Innenstadt sowie der weiteren bereits vorgestellten Radverkehrskonzepte ebenso wie die Fertigstellung von Radverkehrskonzepten für alle Kölner Stadtbezirke wird begrüßt.
- (F) Auf Grund der hohen Priorität dieser Achsen soll – falls interne Ressourcen nicht verfügbar sind – die Beauftragung eines externen Planungsbüros berücksichtigt werden.
- (G) Sollten bereits bei der Planung Knoten oder Strecken identifiziert werden, die bei der geplanten Umsetzung die Sicherheit des Radverkehrs gefährden oder keine ausreichende Leistungsfähigkeit des MIV gewähren, soll die Verwaltung mit entsprechenden Umplanungen gefährliche Verkehrsführungen oder drohende Störung verhindern.

Begründung:

Seit der Gründung Kölns durch die Römer sind die Ost-West- und Nord-Süd-Achsen ein zentraler Bestandteil des Stadtbilds. Im Namen der autogerechten Stadt wurden diese Achsen ausgebaut und für die Anforderungen des motorisierten Verkehrs angepasst. Nun macht es eine konsequente Verkehrswende notwendig auch diese wichtigen Achsen an die Bedürfnisse eines zukunftsfähigen Verkehrs anzupassen.

Durch eine hochwertige Radinfrastruktur entlang dieser Verkehrsadern kann nicht nur die Innenstadt, sondern auch alle anderen angrenzenden Stadtteile komfortabel, sicher und schnell mit dem Rad erreicht werden.

Hierbei können wir auf die vielen bereits umgesetzten Maßnahmen des Radverkehrskonzepts Innenstadt aufbauen und diese weiterentwickeln, um den Kölner*innen ein bestmögliches Alternativangebot zum Auto zu machen.

Im Einklang mit dem erwarteten Rückgang des MIV (bis zu 90% Umweltverbund in der Innenstadt) ist der Wegfall von Autofahrspuren ein erstes Mittel der Wahl, wenn sich aktuell nicht genügend Platz zur Schaffung breiter Radspuren findet.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christiane Martin
GRÜNE-Fraktionsvorsitzende

gez. Niklas Kienitz
CDU-Fraktionsgeschäftsführer

Lucas Sickmüller
Volt-Fraktionsgeschäftsführer