

Anlage 8

Stellungnahme zu zwei Änderungsanträgen zur Beschlussvorlage 3835/2021 „Planungsbeschluss zur Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Kölner Straße und Hauptstraße im Stadtbezirk Porz zwischen den Knotenpunkten Kölner Str./Berliner Str./Heleenstr. und Hauptstr./Friedrich-Ebert-Ufer“ (AN3835/2021)

In der Sitzung der Bezirksvertretung Porz am 07.04.2022 wurde der oben genannte Planungsbeschluss im Rahmen der Tagesordnung behandelt.

Ziel des Beschlusses ist die Erstellung einer Planung von Radfahrstreifen auf der Kölner Straße in der Hauptstraße im Stadtbezirk Porz. Hierbei wurden zwei Vorschläge ausgearbeitet:

- Der Verwaltungsvorschlag sieht in jede Fahrtrichtung einen Radfahrstreifen (ca. 2,50 m) sowie einen Kfz-Fahrstreifen (ca. 3,25 m) vor.
- Der Alternativvorschlag sieht in Fahrtrichtung Porz einen Radfahrstreifen (ca. 1,85–2,00 m) sowie ein Kfz-Fahrstreifen (ca. 3,25 m) vor. In Fahrtrichtung Poll führen im Alternativvorschlag ein Radfahrstreifen (ca. 1,85–2,00 m) sowie ein überbreiter Kfz-Fahrstreifen (ca. 5,30–5,50 m).
In den Knotenpunkten wird die Breite der Radfahrstreifen reduziert oder der Radverkehr auf der Nebenanlage geführt, wodurch eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen gewährleistet werden.

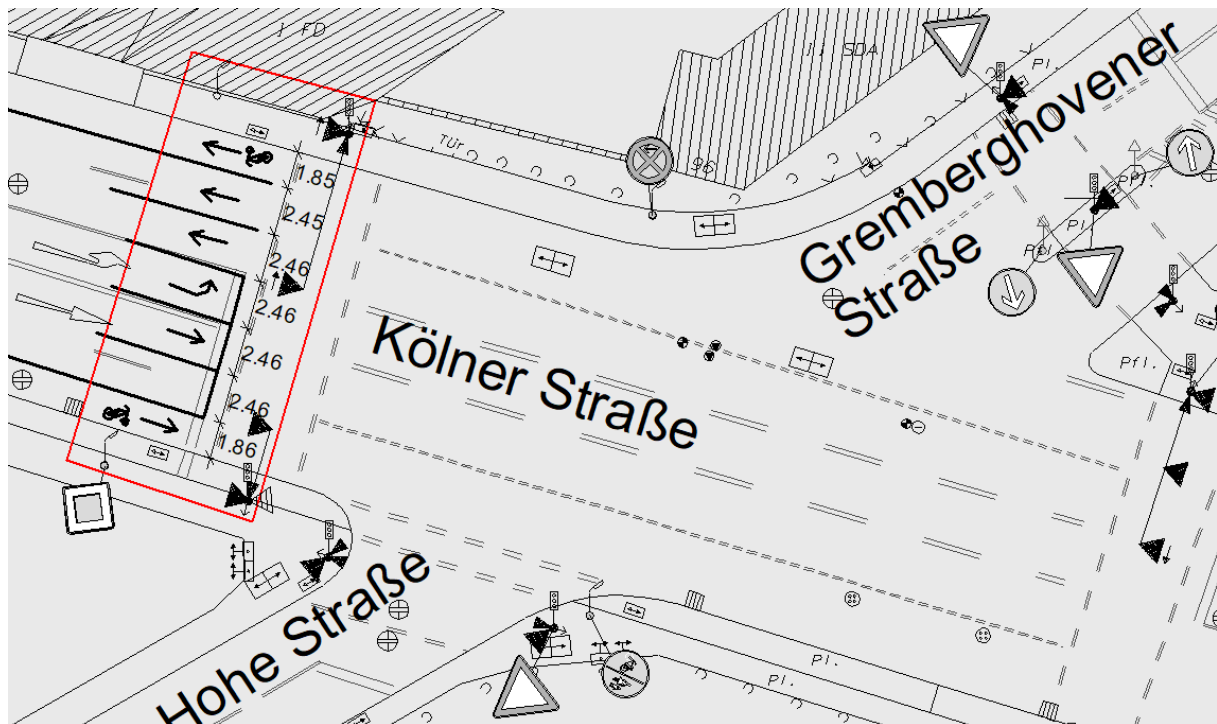
Zum Planungsbeschluss (AN3835/2021) wurden zwei Änderungseinträge eingebracht, zu denen seitens der Verwaltung wie folgt Stellung genommen wird:

Änderungsantrag der SPD-Fraktion "Planungsbeschluss zur Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Kölner Straße und Hauptstraße" AN0785/2022

Der Änderungsantrag der SPD-Fraktion der Bezirksvertretung Porz fordert einen Verzicht der Führung des Radverkehrs auf Nebenanlagen in den Knotenpunkten bei gleichzeitiger Umsetzung des Alternativvorschlags des Ausgangsbeschlusses.

In einem ersten Entwurf der Planung wurde festgestellt, dass bei einer Umsetzung des Alternativvorschlags der Radverkehr einzig am Knotenpunkt Kölner Str./Gremberghovener Str./Hohe Str. auf der Nebenanlage geführt werden müsste. Würde nun, wie im Änderungsantrag gefordert, an diesem Knoten der Radverkehr auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen geführt, wäre für die benötigten fünf Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen pro Richtung + Linksabbieger in die Gremberghovener Str.) nicht genügend Raum vorhanden.

Die mangelnden Platzverhältnisse sind auf der folgenden Skizze veranschaulicht:

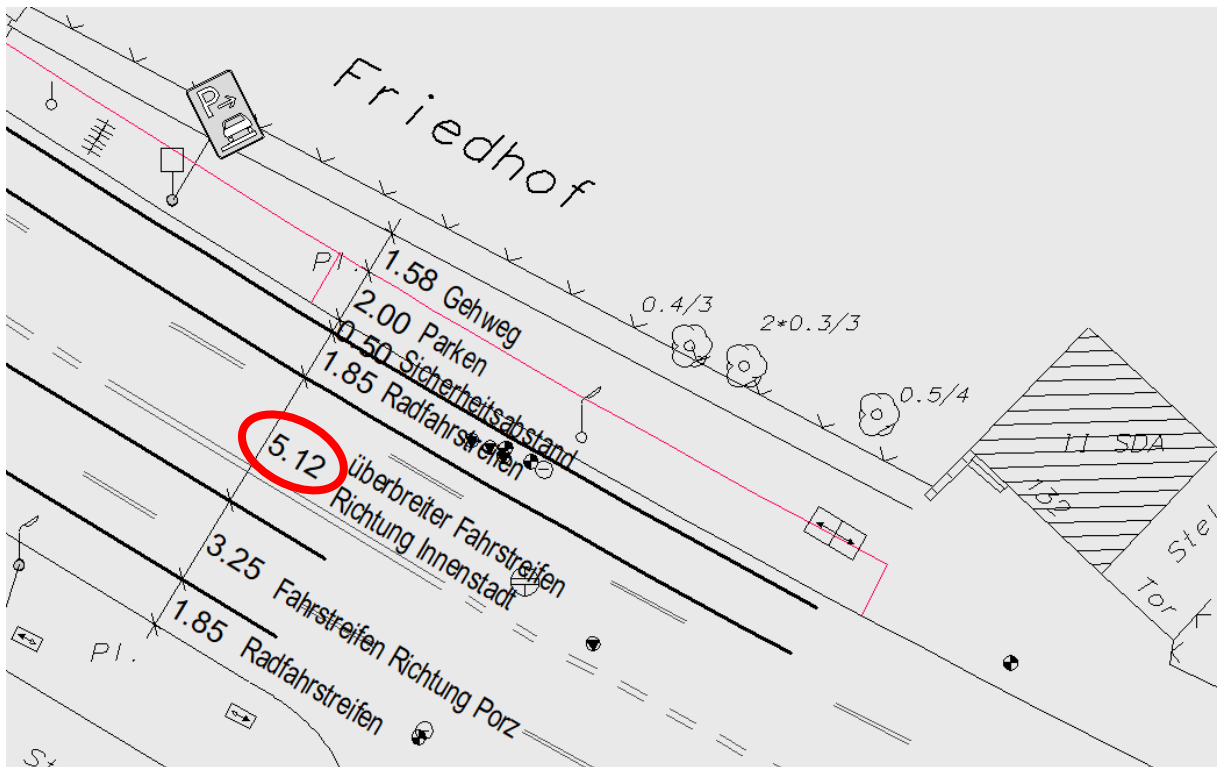


Bei einer Mindestbreite der Radfahrstreifen von 1,85 m würde jeder Kfz-Fahrstreifen in einer Breite von ca. 2,45m untermäßig ausgeführt werden müssen. Abgesehen von der deutlich von den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen unterschrittenen Mindestfahrstreifenbreite, würde die in der Skizze beispielhaft dargestellte Markierung zu einem hohen Konfliktpotential zwischen allen Verkehrsteilnehmenden führen.

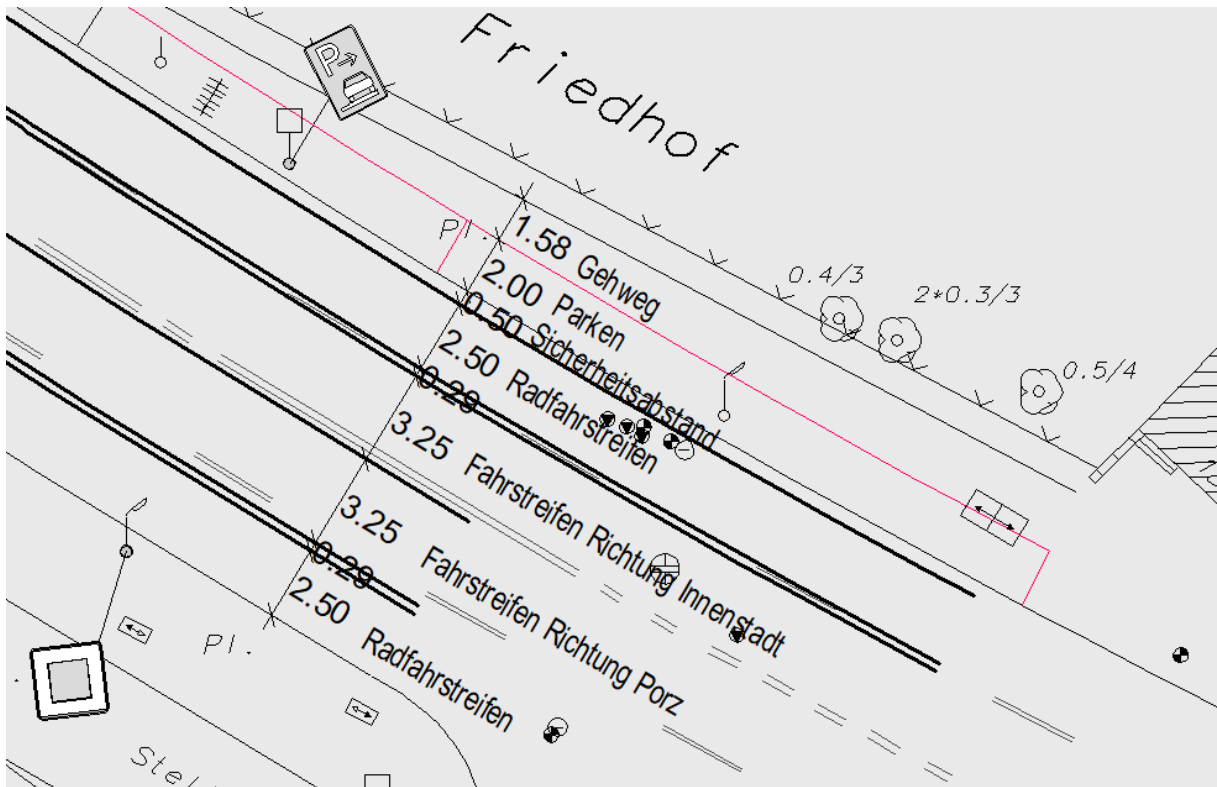
Der Alternativvorschlag des Planungsbeschlusses bedingt aufgrund des eingeschränkten Platzangebots bei gleichzeitiger Mehrstreifigkeit des Kfz-Verkehrs eine Führung des Radverkehrs auf der Nebenanlage. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im gesamten Planungsgebiet kann somit nur im Verwaltungsvorschlag, der eine einstreifige Führung des Kfz-Verkehrs pro Richtung vorsieht, umgesetzt werden.

Im Rahmen der Planung wird wie gefordert gemeinsam mit der zuständigen Fachdienststelle der Bedarf an Behindertenparkplätzen ermittelt und die Ergebnisse im Rahmen der Planung berücksichtigt.

Hinsichtlich der im Änderungsantrag geforderten Parkplätze auf Höhe des Friedhofs Ensen ist festzuhalten, dass für die Schaffung von Parkplätzen im Alternativvorschlag nicht genügend Raum zur Verfügung steht, wie folgende Skizze verdeutlicht (zu wenig Platz für einen überbreiten Fahrstreifen):



Im Verwaltungsvorschlag wäre hingegen die Schaffung von Parkplätzen auf Höhe des Friedhofs Ensen möglich, da diese Planungsvariante auf der Fahrbahn weniger Raum in Anspruch nimmt als der Alternativvorschlag:



Änderungsantrag der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen "Planungsbeschluss zur Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Kölner Straße und Hauptstraße" AN0782/20222

Der Änderungsantrag der Fraktionen CDU und Bündnis90/Die Grünen der Bezirksvertretung Porz sieht vor zu prüfen, ob in beiden Planbereichen in der Mitte der Fahrbahn ein alternierender Fahrstreifen markiert werden kann, der morgens/vormittags vom Verkehr aus Richtung Porz genutzt werden kann und nachmittags/abends dem Verkehr aus Richtung Innenstadt zur Verfügung steht.

Folgende Gründe sprechen gegen die Realisierung des Vorschlags:

- Intention des ursprünglichen Planungsbeschlusses ist es, mit einfachen Mitteln (Markierungen + Deckensanierungen in Teilbereichen) Radverkehrsanlagen zu schaffen. Hierdurch kann eine schnellere Umsetzung gewährleistet werden. Die zu erwartenden langen Prüf- und Planungsprozesse bei der Planung eines alternierenden Fahrstreifens würden die Realisierung von komfortablen und Sicheren Radverkehrsanlagen deutlich verzögern.
- Die Verkehrsmengen sind in den Nachmittagsspitzen in beiden Fahrtrichtungen fast identisch, womit ein Fahrtrichtungswechsel der Mittelspur überflüssig wird, wie folgende Zählungen der Spitzenstunden aus 2019 verdeutlichen:

Knotenpunkt	Fahrtrichtung	Verkehrsmengen der Spitzenstunde morgens/vormittags	Verkehrsmengen der Spitzenstunde nachmittags/abends
Gilgaustr./Kölner Str.	Porz	540	950
	Innenstadt	1350	1080
Gremberghovener Str./Kölner Str.	Porz	680	980
	Innenstadt	1220	1040

- Der mittlere, beidseitig benutzbare Fahrstreifen müsste mindestens eine Breite von 3 m aufweisen, die Kfz-Fahrstreifen der jeweiligen Richtung mindestens eine Breite von 3,25 m. Für die Radverkehrsanlagen würde nur noch eine Restbreite von weniger als 1,50 m pro Richtung verbleiben. Hierdurch wäre lediglich eine Markierung von untermaßigen Schutzstreifen (statt Radfahrstreifen) möglich, was aber aufgrund der Verkehrsstärken (insb. Schwerverkehrsmengen) nicht richtlinienkonform umsetzbar ist. Zudem würde die Markierung von schmalen Schutzstreifen dem Ziel einer angebotsorientierten Radverkehrsförderung im Sinne der Verkehrswende widersprechen.
- Die für die Einrichtung benötigte Infrastruktur (z.B. große Schilderbrücken + weitere bauliche Elemente) wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild der Stadtteile Ensen und Westhoven aus und würden durch Einbauten auf dem Gehweg die Barrierefreiheit beeinträchtigen.

Zusätzlich fordert der Änderungsantrag die vorgesehene Planung so anzupassen, dass der Raum der Radwege im Bestand auch in der Planung für Radverkehrsanlagen verwendet werden soll.

Intention des ursprünglichen Planungsbeschlusses ist es mit einfachen Mitteln (Markierungen + Deckensanierungen in Teilbereichen) Radverkehrsanlagen zu schaffen. Hierdurch soll eine schnelle Umsetzung gewährleistet werden. Würde die Planung die bauliche Anpassung der Radwege beinhalten, müsste zwangsläufig eine umfassende Planung des gesamten Straßenraums vorgenommen werden. Die zu erwartende lange Planungszeit würde die Realisierung von komfortablen und Sicheren Radverkehrsanlagen deutlich verzögern. Zusätzlich

würden durch den erheblich größeren Aufwand von Planung und Bauleistungen die Kosten stark steigen.

Der im Änderungsantrag geforderte Ausbau des Leinpfads stellt aufgrund von planungsrechtlichen Auflagen (z.B. Landschaftsschutz, Hochwasserschutz) und bautechnischen Herausforderungen (z.B. schwierige Topographie, begrenzter Platz, erschwerte Baustellenanbindung) einen hohen Planungs- und Arbeitsaufwand dar und kann somit nicht kurzfristig umgesetzt werden.

Die Verwaltung plädiert aus den vorgenannten Gründen dafür, den Beschluss in der Fassung des Verwaltungsvorschlags zu fassen.