

Stellungnahme des VCD Regionalverbandes Köln zum im Dezember vorgelegten Planungsstand des Radverkehrskonzeptes Innenstadt (RVKI)

Der VCD RV Köln begrüßt im Wesentlichen den am 14.12.15 vorgestellten Planungsstand des RVKI und den Ablauf des Verfahrens¹. Insbesondere die Aussagen von Herrn Amtsleiter Harzendorf (in Vertretung von Herrn Dezernent Höing) sind ein Commitment seitens der Stadtverwaltung zum Handlungsbedarf und –willen neuer Qualität, welches in dieser Deutlichkeit neu ist. Wir begrüßen das klare Bekenntnis der Verwaltung zum Bedarf und den in Aussicht gestellten Umsetzungswillen.

Neben Fragen der Prioritäten und der Zuordnung zu den Realisierungszeiträumen sowie der konkreten Ausführungsplanung ist die Gewährleistung der Realisierung der Maßnahmen zumindest in den vorgestellten Zeiträumen von herausragender Bedeutung. Die Ausstattung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen ist zwingend notwendig – dies betrifft sowohl die Einrichtung einer Haushaltsstelle RVKI seitens des Rates der Stadt Köln als auch die amts-/verwaltungsinterne Aufgabenzuordnung und Ausstattung. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund, dass für den Radverkehr (nicht nur) in der Innenstadt ein immenser Nachholbedarf besteht, von herausragender Bedeutung. So werden im RVKI, das eine Maßnahme des ersten Bürgerhaushalts aus dem Jahre 2008 ist, Lösungen gesucht, die bereits im Radverkehrskonzept Innenstadt von 1992 höchste Priorität erhalten hatten.

Die Zuordnung von Maßnahmen in zeitlich differenzierte Realisierungsstufen halten wir für sinnvoll, wobei die zeitnahe Ermittlung der benötigten Personalkapazitäten und Investitionsbudgets dringend geboten ist. Nichtsdestotrotz sehen wir den Bedarf, das Programm und die Realisierungszeiträume noch ehrgeiziger zu gestalten. Neben den oben genannten Nachholbedarf insbesondere in qualitativer Hinsicht stößt das Radverkehrsnetz der Kölner Innenstadt bereits heute an vielen Stellen auch quantitativ an seine Grenzen. Damit nicht nur die laufende Zunahme des Radverkehrs bewältigt werden kann, sondern darüber hinaus auch neue Zielgruppen zum Radfahren motiviert werden, ist ein Quantensprung in der Radverkehrsinfrastruktur ohne Alternative.

Hinweise und Anregungen des VCD Regionalverbandes Köln zu Aspekten des am 14.12.15 vorgestellten Konzeptes sind nachfolgend aufgeführt.

¹ Beim Verfahren sehen wir im Detail noch Optimierungspotenziale, die wir Ihnen gerne in einem Gespräch vorstellen, aber nicht Teil der Stellungnahme sein sollen.

Allgemeines

- Die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen sind frühzeitig zu ermitteln und sicherzustellen.
- Wir empfehlen die Einführung eines Projektmanagements mit kontinuierlichen Monitoring, um eine konsequente und zügige Umsetzung des RVKI sicherzustellen.
- Die Einführung von grünen Wellen auf den Hauptachsen des Radverkehrs.
- Konsequente Nullabsenkung auf den verbleibenden baulichen Radwegen und baulichen Überwegen sollte im Rahmen des vorgezogenen Maßnahmenzeitraumes abgeschlossen sein.

Fahrradstraßen

Allgemeines:

- Es ist sicherzustellen, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit einem Tempo von 20-25 km/h für Fahrradfahrer angemessen zu befahren sind (insbesondere Ausgestaltung von Aufpflasterungen).
- Die Einführung von Fahrradstraßen muss mit breiter Öffentlichkeitsarbeit und vielfältigen Kampagnen begleitet werden. Im weiteren Verlauf muss die Einhaltung der Regeln auch durch die Polizei und das Ordnungsamt sanktioniert werden.

Neumarkt

- Die Richmodstraße zwischen Wolfstraße und Neumarkt sollte für den MIV gesperrt bzw. die Richtung der Einbahnstraße gedreht werden. Die Zufahrt der Parkhäuser wird über Gertrudenstraße und Wolfstraße gewährleistet. Die wenigen Parkplätze sollten zugunsten der Verbreiterung der Gehwege in der Gertrudenstraße wegfallen.
- Die Verbindung von der Apostelstraße zu Im Laach über die Fahrbahnführung am Neumarkt sollte sichergestellt werden, wozu eine partielle Öffnung der Fahrbahntrennung nötig ist.
- Am südlichen Neumarkt soll die Führung des Radverkehrs Richtung Hahnenstraße auf der Fahrbahn erfolgen.

Gladbacher Straße

- Verhinderung der Durchfahrbarkeit für den MIV von der Autobahn zum Ring. (bspw. Durch Änderung der Einbahnstraßenführung)
- Sichere Verkehrsführung aus und in Richtung Ehrenfeld für den Radverkehr an der Einmündung in die Erftstraße schaffen. Insbesondere Priorität für den Radverkehr stadtauswärts bei der Querung der Gladbacher Straße einrichten.

Christophstraße

- Die beschleunigte Einführung von Kreisverkehren statt LSAs. Ggf ist für die Übergangszeit eine Anpassung der LSAs an die Bedürfnisse der Fahrradfahrer vorzunehmen.

Ringe

- Hier müssen ebenfalls vorgezogene Maßnahmen umgesetzt werden, gerade wegen der überlagernden Großplanungen.
- Es sollte eine eigene Fahrradspur auf Kosten der zweiten Spur des MIV eingerichtet sowie die Regelgeschwindigkeit 30km/h angeordnet werden.
- Neben der Sicherstellung einer angemessenen Befahrbarkeit der Ringe für den Radverkehr sind auch die Quermöglichkeiten sicherzustellen und deutlich zu verbessern. Ein Beispiel ist die Wegebeziehung Maastrichter Str. zur Ehrenstr., die direkt ohne Umweg über die Fußgängerführung erfolgen sollte.

Ost-West-Achse

- Da die angedachte Neugestaltung vor dem Hintergrund des Masterplans Innenstadt derzeit nicht absehbar ist, sind hier dringend vorgezogenen Maßnahmen zu realisieren. Es handelt sich um eine der wichtigsten Hauptachsen des Radverkehrs, die auch bei ausgebauten alternativen Führungen ihre Bedeutung behalten wird.

Südliche Ost-West-Achse

- Der Lückenschluss zwischen den Bächen und Severinstraße ist zeitnah in direkter Führung zu realisieren.

R17 Ehrenfeld – Hbf

- Diese Route weist derzeit eine unzureichende oder gar keine Radverkehrsinfrastruktur auf. Im Rahmen der vorgezogenen Maßnahmen sollte neben der Umgestaltung des Knotenpunktes Friesenplatz/Ringe die Führung zum Hbf (zumindest ab Ringe) als Radfahrstreifen erfolgen.

Rheinufer

- Ver- und Entsorgung der Schiffe sollte nicht über das Rheinufer sondern über den Rhein erfolgen, so kann das Rheinufer entlastet werden.
- Die Planung der Radverkehrsführung im Rheinufertunnel sollte frühzeitig aufgenommen werden, damit frühzeitig die Voraussetzungen zur Umsetzung gegeben sind und mögliche Veränderungen des Sanierungszeitpunktes kein Problem darstellen. Zudem ist eine frühere Realisierung dringend anzustreben, da im oberirdischen Bereich keine wesentliche Verbesserung der Situation zu erwarten ist.

Stand: Januar 2016