

AG: Netzkonzept

Für wen planen wir?

Wie sieht das künftige Radverkehrsnetz aus?

Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA eG, Köln

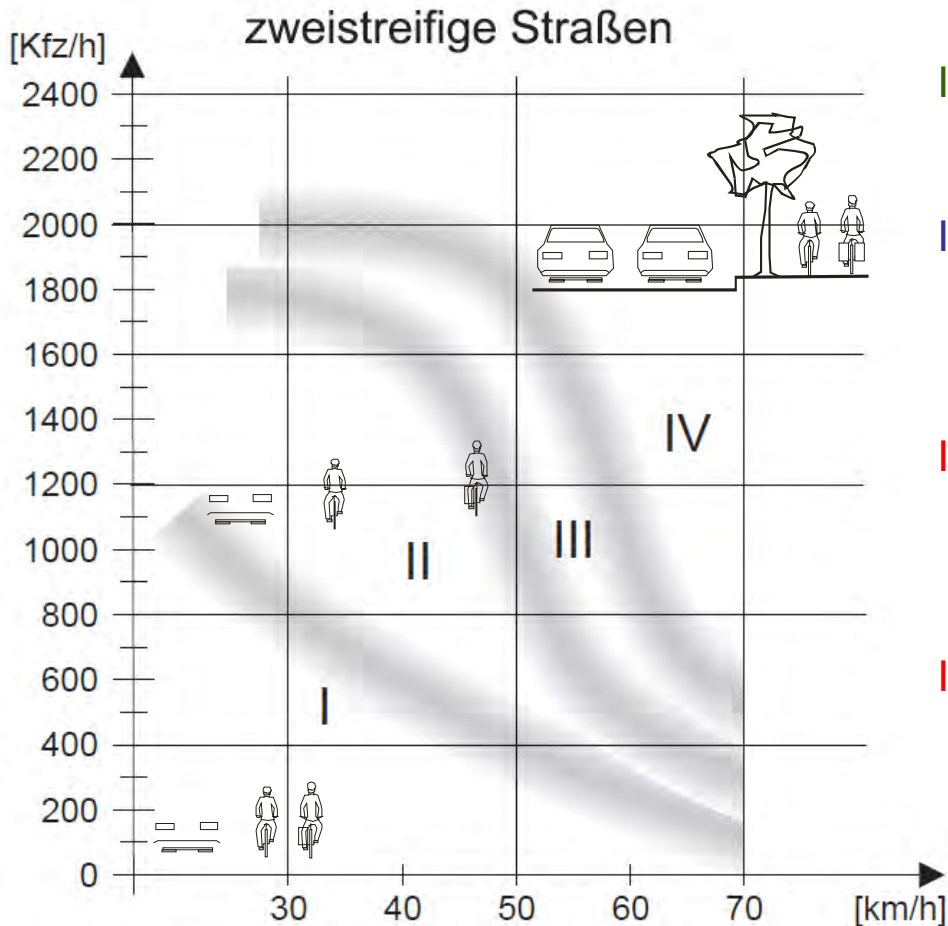
Radverkehrsnetz für alle!



- Die **Hauptstraßen** müssen dem **schnellen Radverkehr** ein Angebot bieten
- Fahrradrouten sollen abseits der Hauptverkehrsstraßen ein **Angebot für alle** darstellen
- Anforderungen wie Schulwegsicherung und das Vorhalten von Radschnellverbindungen und Radvorrangverbindungen werden integriert.


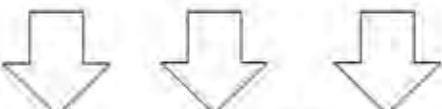
Was sagen die Regelwerke?

Wahl der Radverkehrsführung – Mischen oder Trennen



- I** Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
 - II** Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
 - III** Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
 - IV** Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich
- Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren!

Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Köln-Ehrenfeld

Ziel	Schaffung eines sicheren, zieldirekten, zügig zu befahrenden Hauptnetzes					
Konflikt	Radverkehr – Kfz-Verkehr					
Strategie	STRATEGIE „TRENUNNG“ von Radverkehr und Kfz-Verkehr				STRATEGIE „VERTRÄGLICHKEIT“ von Radverkehr und Kfz-Verkehr	
Instrumente (Führungsformen)						
	unabhängiger baulicher Radweg, Radschnellweg*	straßen- begleitender baulicher Radweg	Radfahr- streifen	Schutzstreifen (ggf. Kombinations- lösungen)	Mischverkehr 4-spurige Straße Hauptstraße „Shared Bike Lane“	Mischverkehr 2-spurige Straße Sammelstraße „Piktogramme“ T30-Zone / Fahrradstraße
zentrale Hemmnisse, Probleme	Flächen- verfügbarkeit hohe Kosten geringe Flexibilität	Flächen- verfügbarkeit Führung an Einmündungen & Knotenpunkten Rad-Fahr- geschwindigkeit geringe Flexibilität	Flächen- verfügbarkeit Akzeptanz der unsicheren Radfahrer	Flächen- verfügbarkeit Akzeptanz der unsicheren Radfahrer Akzeptanz der Kfz-Führer	Kfz-Verkehrsmenge / Kfz-Geschwindigkeiten Akzeptanz der unsicheren Radfahrer Akzeptanz der Kfz-Führer	Einbindung in Netzstruktur Einbindung Einmündungen & Knotenpunkten Verkehrs- beruhigung
Einsatzbereich	unabhängige Führungen	Hauptverkehrsstraßen				Erschließungs- straßen

Unterschiedliche Straßen – verschiedene Maßnahmen

- Auf den meisten Straßen im Stadtbezirk wird es ein Miteinander geben – ohne Trennung. Wie organisiere ich das Miteinander?
- Auf einem Teil des Netzes wird es weiter eigene Flächen für den Radverkehr geben. Wie viel kann umverteilt werden?
- Einige Hauptstraße liegen genau dazwischen – Hier sind Grundsatzentscheidungen gefordert!



Hauptstraße Tempo 20/30: Mischen



Hauptstraße Tempo 50: Trennen



Hauptstraße Tempo 30/50: Teilseparation

Was soll durch die Netzplanung erreicht werden?

Alle sollen geeignete Wege finden:

- Die Netzplanung soll unterschiedliche Ansprüchen gerecht werden.
- Die Netzplanung soll das ganze Straßennetz betrachten.
- Die Netzplanung soll alle wichtigen Ziele berücksichtigen.

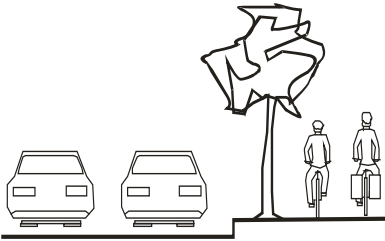
Ziel ist eine duale Netzplanung

- Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an Straßen mit starken Kfz und/oder Schwerverkehr
- Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen und Grünwege abseits der Hauptverkehrsstraßen

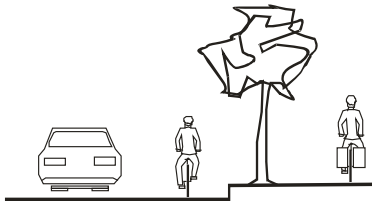
➤ **Das Ergebnis ist: Ein Rahmenplan für Radverkehrsplanung**



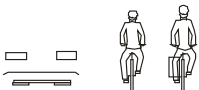
Trennen oder Mischen?



Trennen: Rot

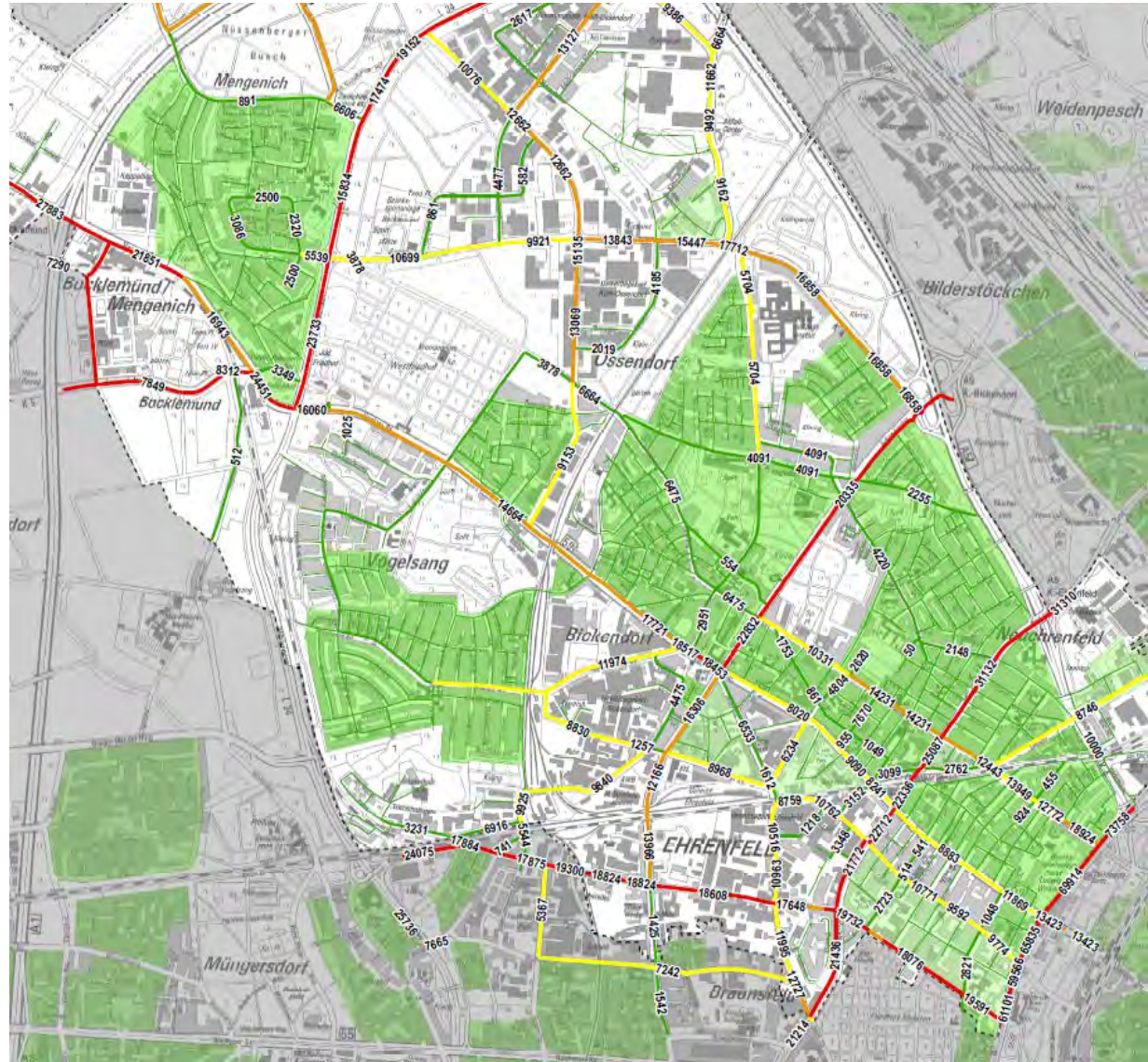


Duales System:
Orange



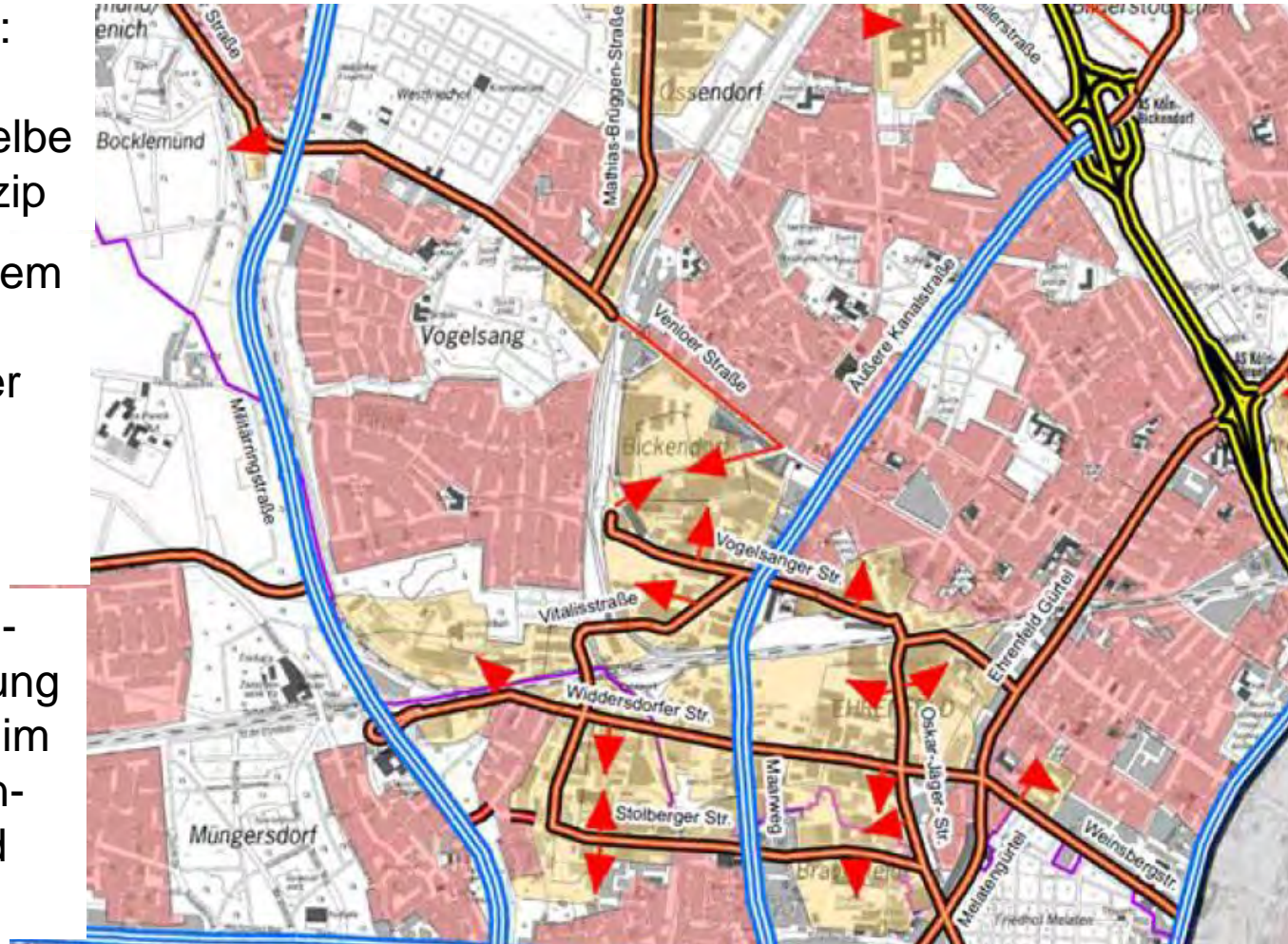
Mischen: Grün

Ergebnis der Erfordernisprüfung nach ERA



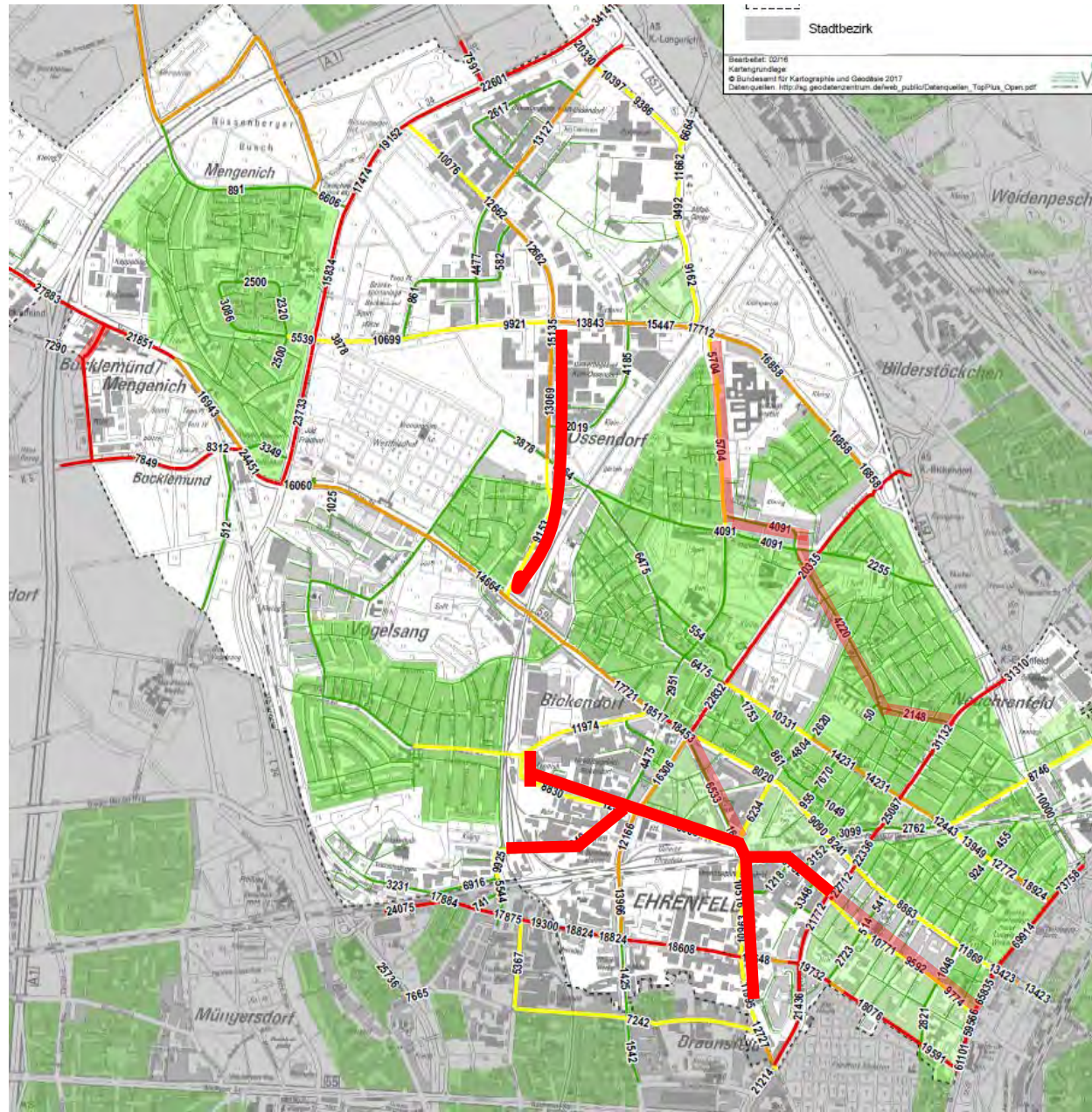
Radverkehr und Lkw – riskante Beziehung

- Das Lkw-Führungskonzept: Lkw-Strecken gehören in das gelbe Netz = Trennprinzip
- Das betrifft vor allem Straßen aus dem Bereich Butzweiler Hof und GE Ehrenfeld / Braunsfeld
- Ein weiteres Argument ist die Führung des Radverkehrs im Zuge von Straßenbahnstrecken und auf Landstraßen



Trennen und Mischen

- Es gibt im Bezirk Ehrenfeld nur wenige Netzlücken.
- Häufig liegen diese Strecken im Lkw-Führungsnetz und verlangen nach separaten Flächen für den Radverkehr (Linie rot-vollfarbig)
- In anderen Fällen sind Schutzstreifen eine angepasste Lösung (Linie rot-transparent)



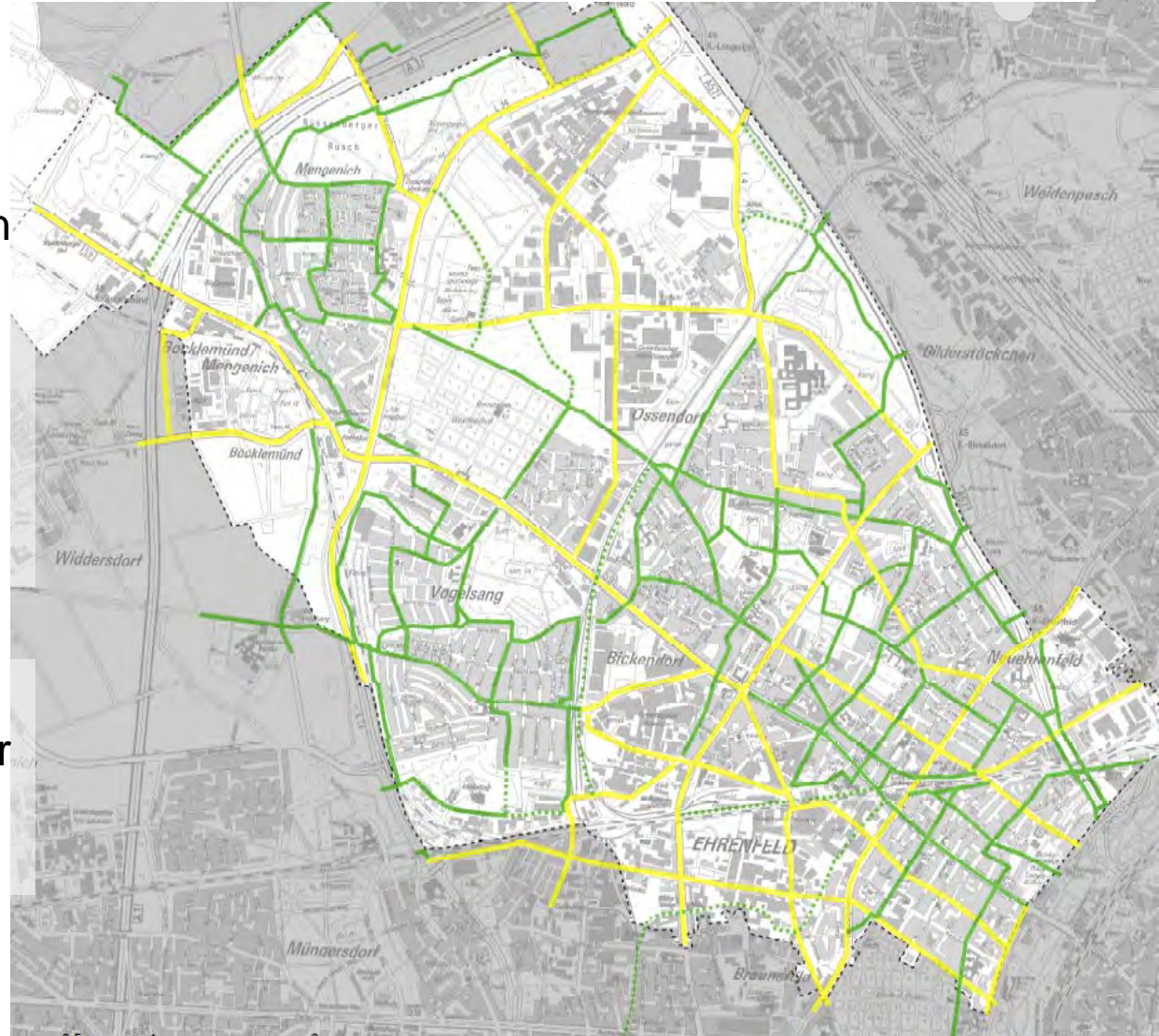
1. Arbeitsschritt: Entwurf des Netzkonzeptes

Das Hauptnetz besteht aus zwei Teilen:

- **Grünes Netz (gemeinsam genutzter Verkehrsraum):**
 - urbane Fahrradrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen
 - Führung im Mischverkehr (Tempo 30, Fahrradstraße, T20, Grünwege und freigegebene Fußgängerzonen) nach Anforderungen der Verkehrsteilnehmer
- **Gelbes Netz (separierter Verkehrsraum):**
 - schneller Radverkehr entlang der Hauptverkehrsstraßen (Tempo 50 (30), Knoten mit Lichtsignalanlagen)
 - Führung auf Radwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen (abhängig von Kfz-Stärke)
- **Übriges Netz: Radverkehr ist flächenhaft möglich**
(Öffnung der Einbahnstraßen, Abbau von Barrieren, etc.)

Das Radverkehrsnetz: 1. Entwurf

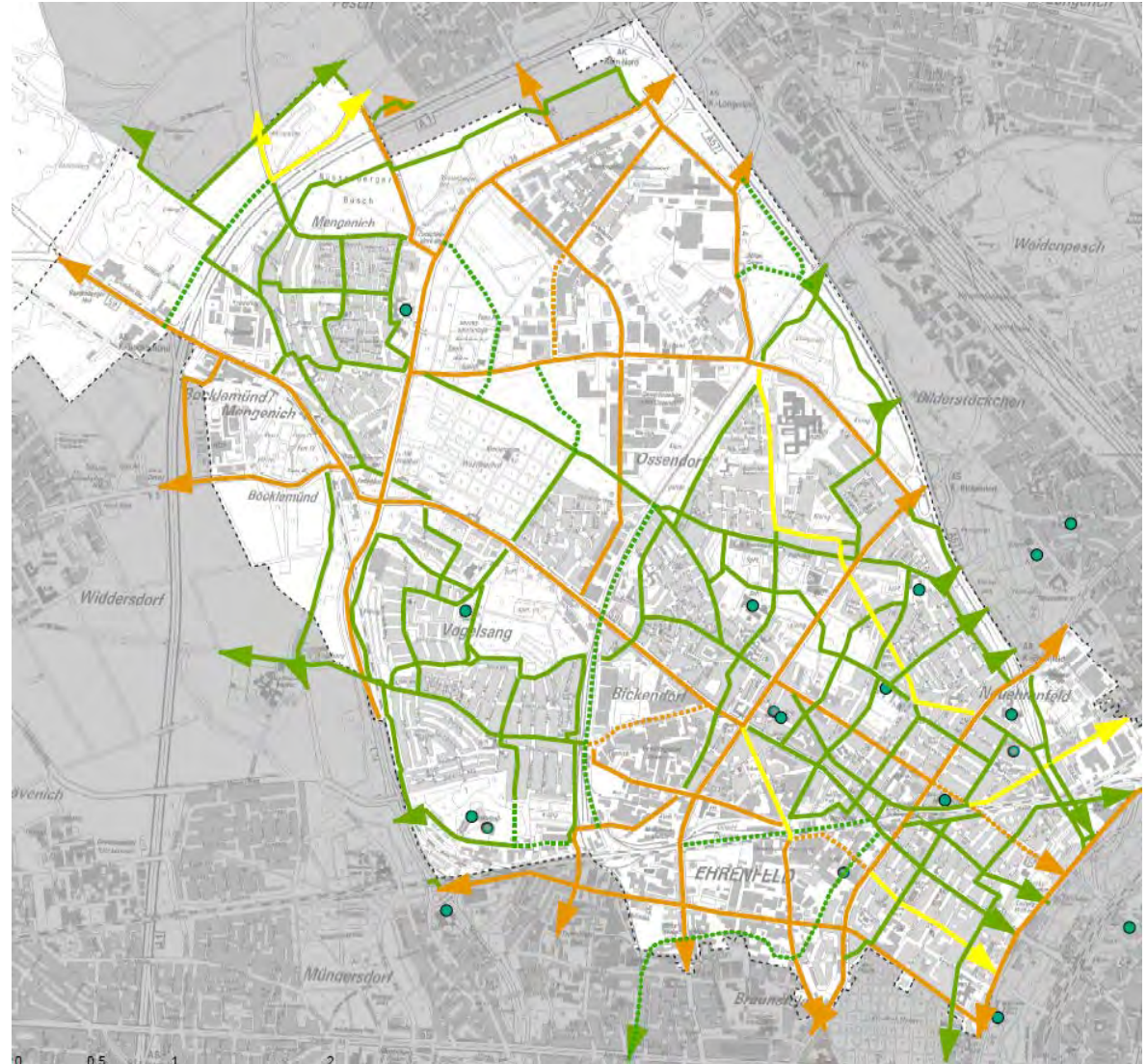
- Das duale Netz besteht aus gelben und grünen Strecken, die zusammen für den gesamten Stadtbezirk einen Rahmen für die Entwicklung und Umgestaltung der Straßen vorgeben.
- Dieser Rahmenplan ist zudem die Grundlage für den zu erarbeitenden Maßnahmenplan.



Führungsformen: 1. Entwurf

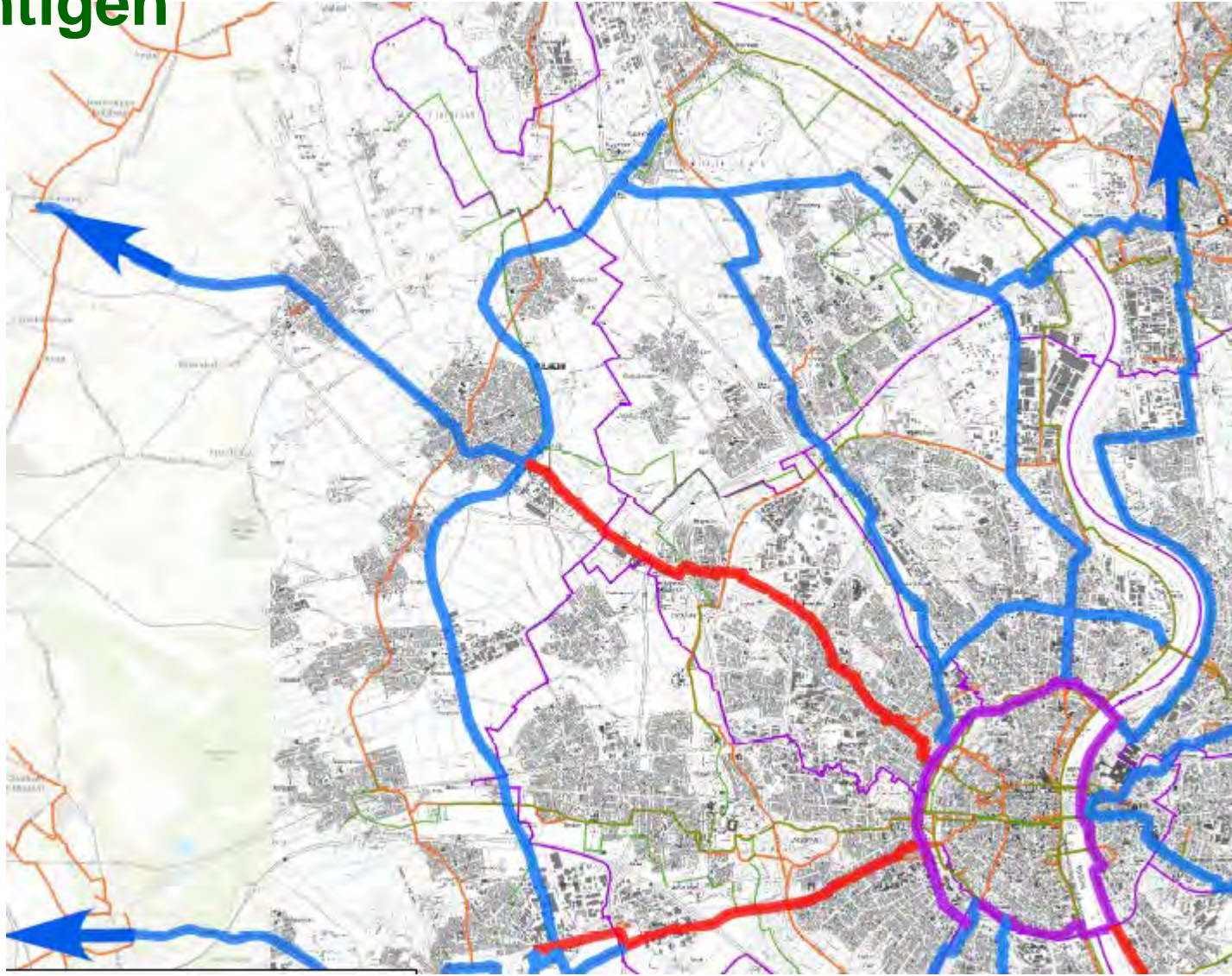
Die gelben Strecken
können weiter differenziert
werden:

- Radfahren getrennt vom
Autoverkehr:
orange Linien
- Teilseparation
(Schutzstreifen):
gelbe Linien



Radschnellverbindungen und Velorouten berücksichtigen

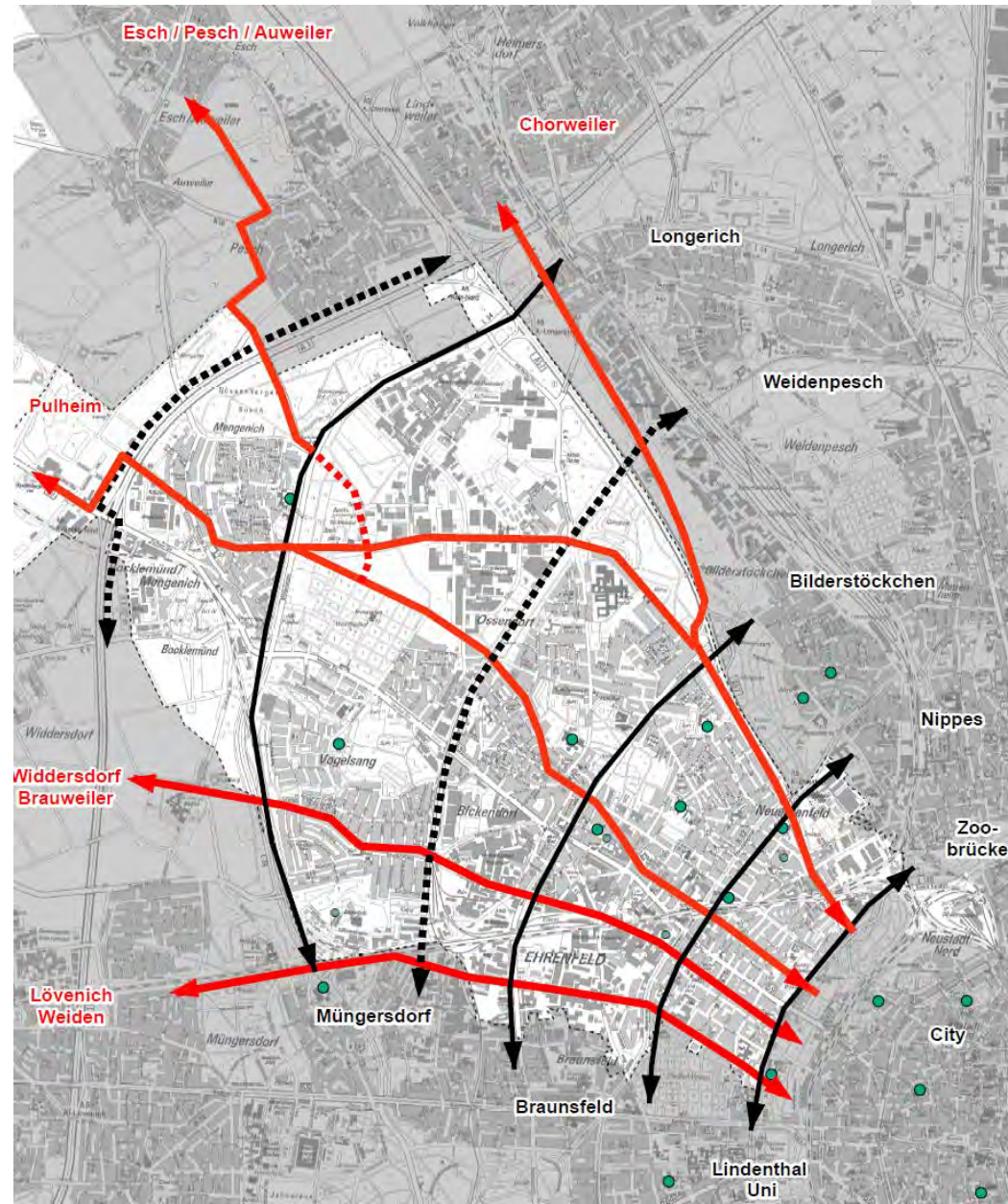
- Der Verlauf der Radschnellverbindungen muss noch festgelegt werden.
- Das Veloroutennetz muss angepasst werden.



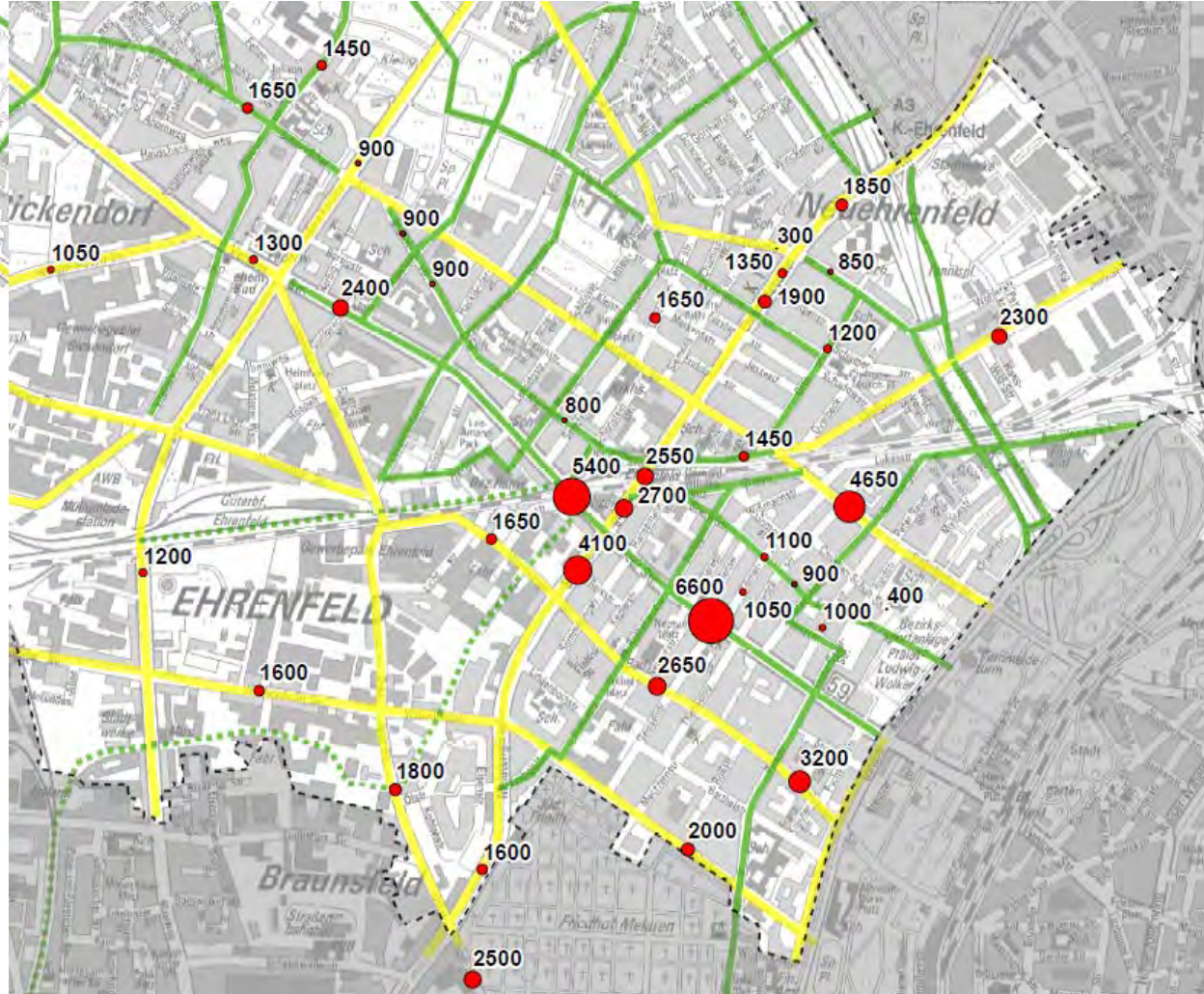
Überbezirklichen Verbindungen

- 1. Entwurf -

- Die Verbindungsbedeutung zeigt das abstrahierte Bild von radialen und tangentialen Verbindungen.
- Zwangspunkte und bestehende Trassen geben die Verbindungen weitgehend vor.
- Einige Streckenabschnitte sollen die Qualität von Radschnellverbindungen bzw. Radvorrangrouten erhalten.



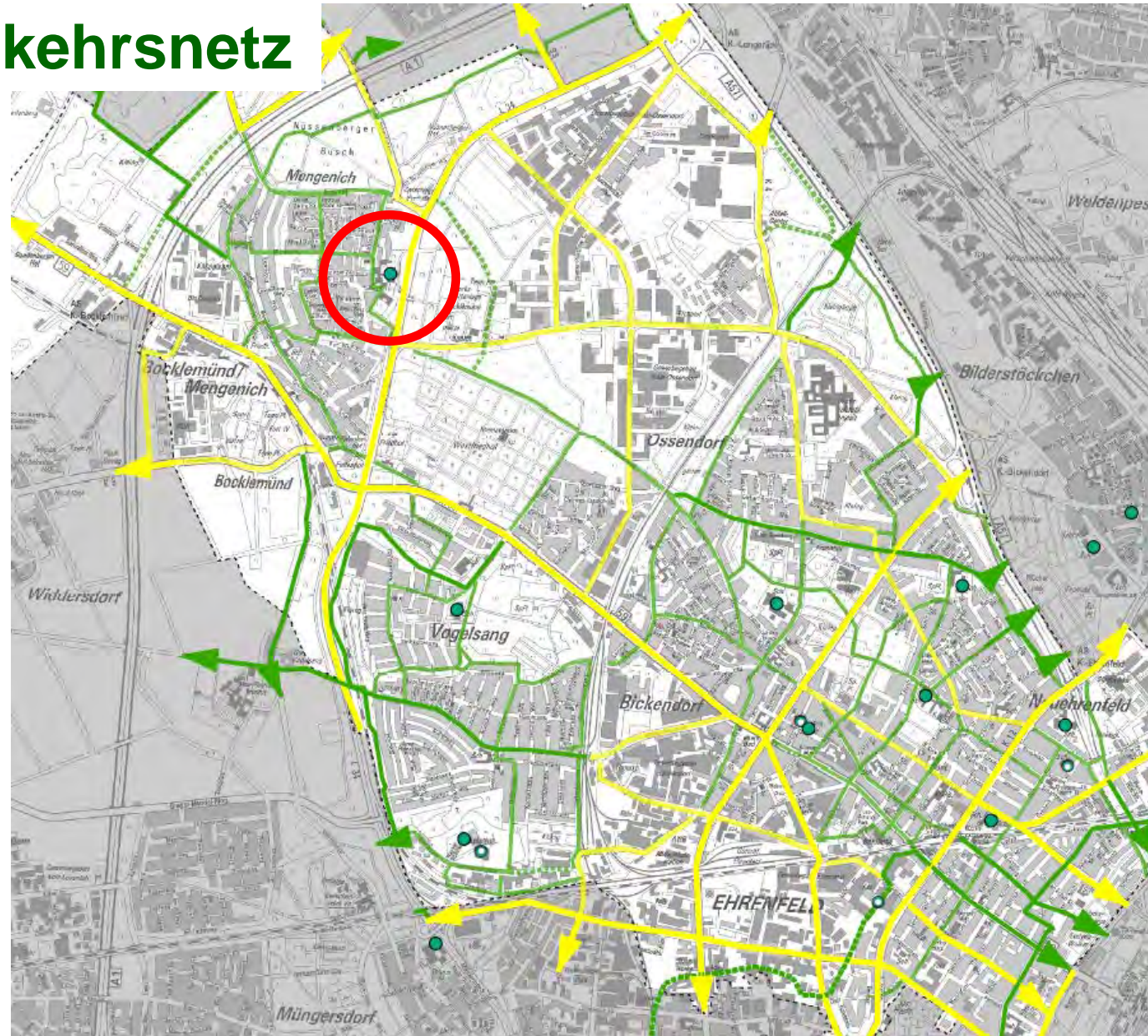
Das Radverkehrsnetz mit Zählwerten



- Das Radverkehrsaufkommen nimmt vom Zentrum Ehrenfelds zu den äußeren Vororten hin deutlich ab.
- Eine erfolgreiche Radverkehrsförderung muss auch längere Strecken attraktiv gestalten.

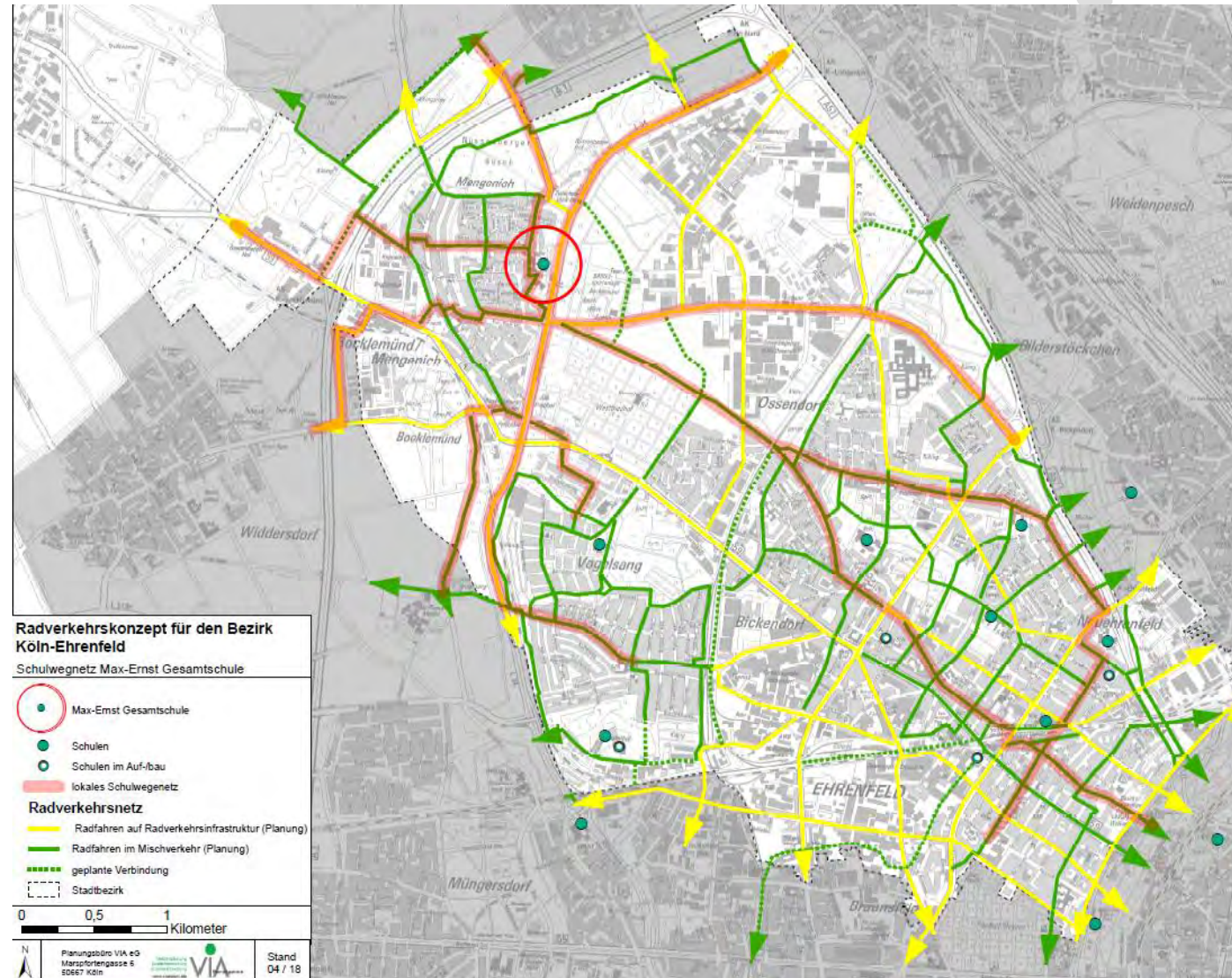
Das Radverkehrsnetz

- Netze mit lokaler Bedeutung, z.B. Schulwegnetze
- Beispiel: Max-Ernst-Gesamtschule
- Alle weiterführende Schulen sollen auch über das grüne Netz erreichbar sein
- Alle benachbarten Stadtteile sollen erreichbar sein



Das Radverkehrsnetz

- Netze mit lokaler Bedeutung, z.B. Schulwegnetze
- Beispiel: Max-Ernst-Gesamtschule
- Alle weiterführende Schulen sollen auch über das grüne Netz erreichbar sein
- Alle benachbarten Stadtteile sollen erreichbar sein



Leitfragen:

- Zukünftige Radverkehrsführung auf den radialen und tangentialen Hauptverkehrsstraßen
- Routen für die gesamtstädtischen Hauptrouten (Radschnellwege, Velorouten)
- Wo sind die Netzlücken/Widersprüche und wo ist Handlungsbedarf?
- Welche Rolle haben die Fahrradstraßen im künftigen Netz?



Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

