

Station 1: Bocklemünd und Ossendorf

Exemplarische Maßnahme: Militärring/Ollenhauerring

Ausgangslage und Netzbedeutung

- Knotenpunkt künftiger Velorouten: Militärring als tangential Velorouten kreuzt die Verbindung (Pulheim) – Mengenich – Bickendorf – Ehrenfeld – Innenstadt bzw. Ossendorf – Neu-Ehrenfeld – Innenstadt. Es handelt sich um eine Trassenvariante der Radschnellverbindung Pulheim – Köln
- Konflikte bestehen bei der Querung der Stadtbahnstrecke und mit der zur Zeit für den Radverkehr nicht zugelassenen Busspur
- An der Ostseite des Knotens bestehen zwei „freie Rechtabbiegefahrstreifen“.
- Die Route ist Schulwegroute zur Max-Ernst-Gesamtschule.

Zielsetzung:

- Es soll eine aus allen Richtungen befahrbare Verbindung für den Radverkehr angeboten werden.
- Die konfliktrichtige Führung des Radverkehrs links von der Busspur soll entschärft werden.
- Die Anbindung des Mühlenweges als autofreie Radverbindung soll verbessert werden.

Leitfragen:

- Wie können fahrbare Radverbindungen aus allen Richtungen angeboten werden?
- Sollte eine Fahrbahnführung oder eine Seitenraumführung anboten werden?
- Welche Sicherungsmaßnahmen müssen an der KVB-Gleisquerung getroffen werden?
- Sollen wir einen Sonderfahrstreifen für Bus- und Radverkehr einrichten?
- Sollen wir einen neuen Geh-/Radweg am jüdischen Friedhof entlang einplanen?
- Wie könnte die Führung bei Wegnahme der freien Rechtsabbieger aussehen?

Abb. 1: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Exemplarische Maßnahme: Mathias-Brücken-Straße/Mühlenweg

Ausgangslage und Netzbedeutung

- Netzbedeutung: Es handelt sich um eine mögliche Radschnellverbindung bzw. Veloroute im Radverkehrsnetz. Der Knotenpunkt ist wegen des Unfallgeschehens mit einer provisorischen Lichtsignalanlage versehen worden.
- Die Mathias-Brücken-Straße ist eine der letzten Netzlücken im „gelben Netz“ des Stadtbezirks 4. Die Schließung dieser Netzlücke ist überfällig, da hier aufgrund veränderter Nutzungen zunehmender Radverkehr auf eine hohe Kfz-Belastung, insbesondere durch Schwerverkehr trifft.
- Die Route ist Schulwegroute zur Max-Ernst-Gesamtschule.

Ziel:

- Radverkehr im Knotenpunkt berücksichtigen und sichern.
- Gewerbegebietsstraße mit erhöhtem Schwerverkehrsanteil ist für den Radverkehr zu optimieren.
- Eine möglichst angepasste Lösung für eine Straße mit gewerblichem Verkehr entwickeln.

Leitfragen:

- Ist es nachvollziehbar, Radfahrende südlich des Knotenpunktes auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu führen, nördlich dagegen auf baulich angelegten Radwegen im Seitenraum?
- Sollte linksabbiegender Radverkehr am Knotenpunkt indirekt abbiegen?
- Sollen wir die Fahrradstraße auf Mühlenweg und Sandweg einplanen? Sollen Durchfahrsperrn zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs gesetzt werden und wenn ja, wo?

Abb. 2: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Station 2: Bickendorf

Exemplarische Maßnahme: Rochusstraße zwischen Venloer Straße und Subbelrather Straße

Ausgangslage und Netzbedeutung

- Netzbedeutung: Die Rochusstraße ist ein wichtiger Abschnitt im Radschulwegenetz. Sie stellt die Verbindung zwischen Vogelsang und dem Montessori-Gymnasium her.
- Durch ihre Lage im Kfz-Strassennetz und die derzeitige Einbahnrichtung (Richtung Süden) eignet sie sich als Umfahrung der hoch belasteten Äußeren Kanalstraße und ist daher zu Spitzenzeiten recht hoch belastet.

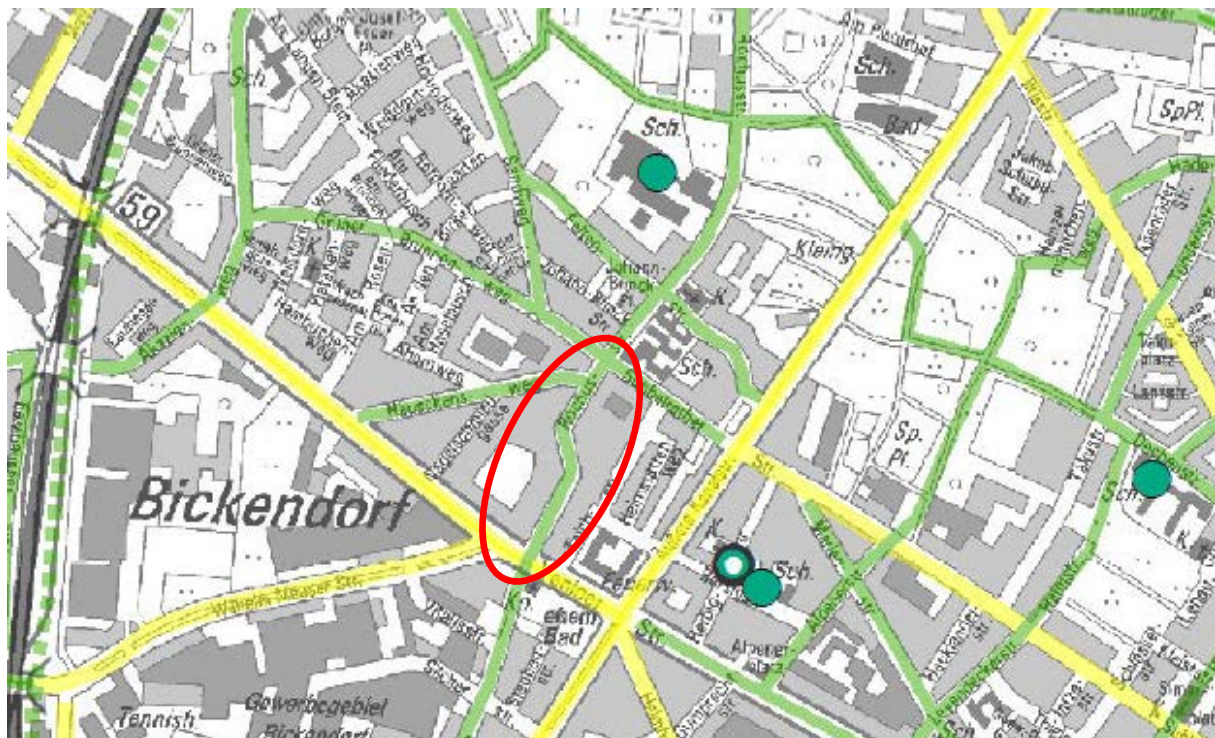
Ziel:

- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr
- Entlastung vom Kfz-Verkehr zur Sicherung des Radverkehrs

Leitfragen:

- Sollte das Radfahren in Gegenrichtung aufgrund der unübersichtlichen Straßenführung durch Markierungen gesichert werden?
- Wenn ja, nur in den Einfahrten und Kurvenbereichen oder durchgängig als Radfahrstreifen?
- Hat eine Drehung der Einbahnrichtung für Kfz positive Effekte für den Radverkehr?

Abb. 3: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Exemplarische Maßnahme: Querungshilfen an der Äußere Kanalstraße/Takufeld

Ausgangslage und Netzbedeutung:

- Netzbedeutung: Die Wege über das Takufeld sind wichtige Bestandteile des Schulwegenetzes.
- Von zentraler Bedeutung sind die beiden Querungsstellen über die stark vom Kfz-Verkehr befahrene Äußere Kanalstraße.
- Die Querungsstellen sind insbesondere bei Dunkelheit und außerhalb der Hauptverkehrszeit, wo der Kfz-Verkehr schnell fährt, eine potenzielle Gefährdung.

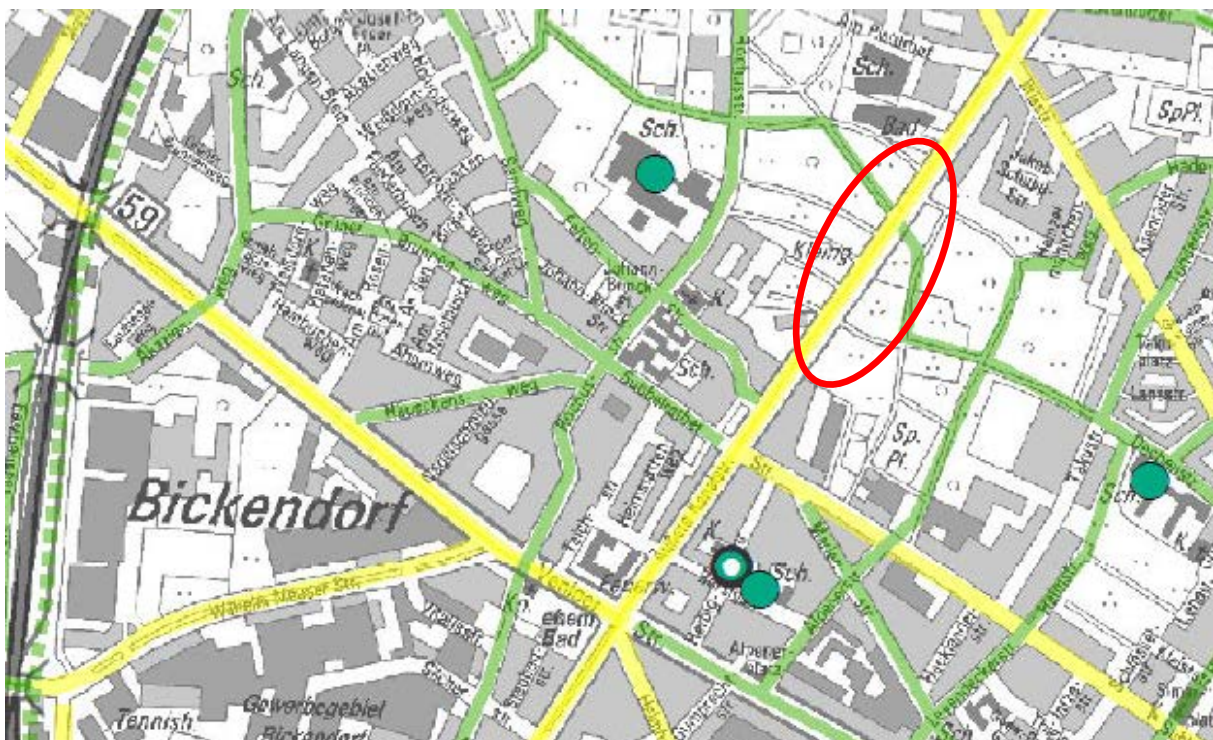
Ziel:

- Sicherung des Querungsbedarfs von Fuß- und Radverkehr (Schulwegsicherung)

Leitfragen:

- Ist eine Sicherung des Fuß- und Radverkehrs notwendig?
- Kann eine Anhebung des Bereichs um die Querungshilfen die Geschwindigkeiten verringern?
- Sollten sogenannte „schlafende Ampeln“ installiert werden, die nur auf Anforderung für Fuß- und Radverkehr Grün geben?
- Ist die Sicherung einer Querungshilfe ausreichend oder sollten beide umgestaltet werden?

Abb. 4: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Station 3: Veloroute Ehrenfeld

Exemplarische Maßnahme: Stammstraße (Marienstraße)

Ausgangslage und Netzbedeutung:

- Netzbedeutung: Die Stammstraße und in deren weiterem Verlauf auch die Marienstraße sind Teil einer geplanten Veloroute. Beide werden zurzeit auf ihre Eignung als Radschnellverbindung untersucht.
- Bereits heute stellt die Veloroute eine Alternative zur Nutzung der Hauptstraßen dar (Venloer Str. und Subbelrather Str. mit ihrem erheblich höheren Konfliktpotenzial).
- Die Verbindung stellt die Erreichbarkeit von mehreren Grundschulen und Kindergärten sicher.
- Hauptproblem für die Nutzbarkeit ist das informelle (nicht legal aber geduldete) Kfz-Parken auf beiden Straßenseiten dar.

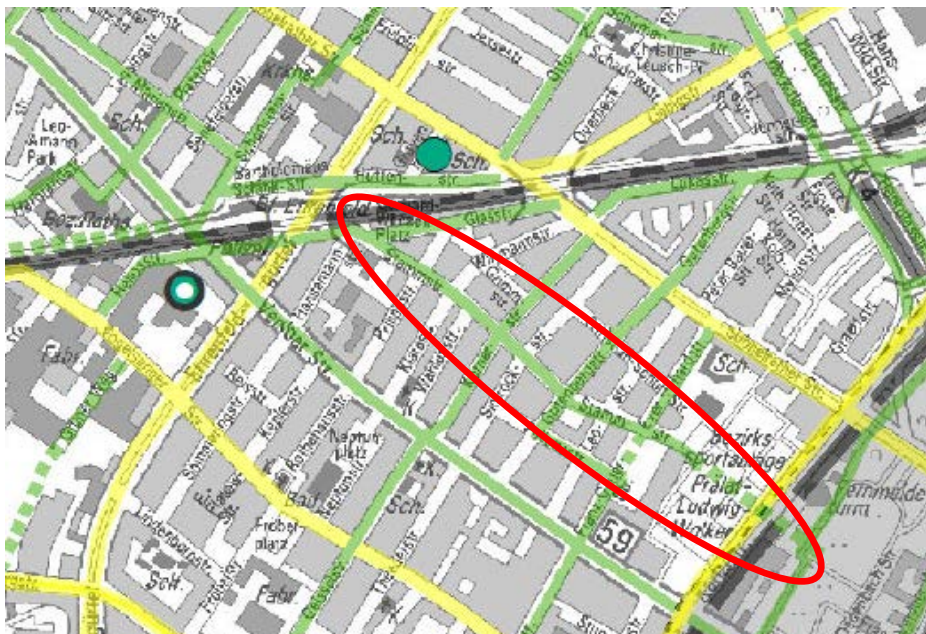
Ziel:

- Fahrradstraße mindestens im Veloroutenstandard umsetzen.
- Befahrbarkeit der Diagonalsperren verbessern.

Leitfragen:

- Sollen wir Velorouten-Standard oder Radschnellwege-Standard einplanen?
- Gibt es eine Alternative zu den Kfz-Durchfahrtsperren?
- Wie sollen wir die Weiterführung der Achse Marienstraße/Stammstraße durch die BezirksSportanlage Prälat-Ludwig-Wolker einplanen?

Abb. 5: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Exemplarische Maßnahme: Knotenpunkt Bartholomäus-Schink-Straße / Hüttenstraße / Ehrenfeldgürtel

Ausgangslage und Netzbedeutung:

- Netzbedeutung: Bei der Inwertsetzung der Achse Marienstraße / Stammstraße ist der Knotenpunkt Bartholomäus-Schink-Straße / Hüttenstraße / Ehrenfeldgürtel das Hauptproblem.
- Die Kombination des signalregulierten Knotens mit der Bushaltestelle und dem Bahnhofsdurchgang machen in Verbindung mit der Öffnung der Hüttenstraße diesen Knotenpunkt zu einer höchst komplexen Aufgabe.

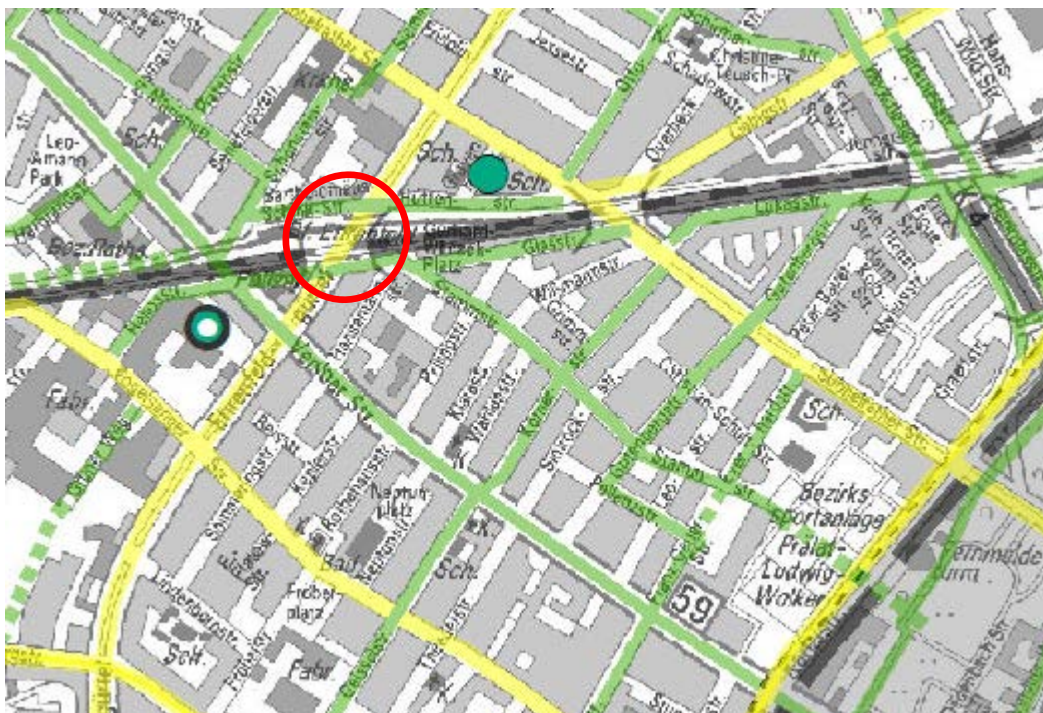
Ziel:

- Fahrbare Verbindung für Radfahrende aus allen Richtungen anbieten
- Einbindung der für Radfahrende geöffneten Einbahnstraße Hüttenstraße in den Knotenpunkt
- Verbindung zwischen Marienstraße und Stammstraße optimieren.

Leitfragen:

- Wird der Vorschlag zur Ausfahrt und Weiterführung aus der Hüttenstraße entgegen der Einbahnrichtung akzeptiert? Welche Alternativen gibt es?
- Gibt es weitere Möglichkeiten, die Ausfahrt aus der Bartholomäus-Schink-Straße und die Einfahrt in die Hüttenstraße zu verbessern?

Abb. 6: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Station 4: Ehrenfeld

Exemplarische Maßnahme: Knotenpunkt Subbelrather Straße / Innere Kanalstraße

Ausgangslage und Netzbedeutung:

- Netzbedeutung: Die Subbelrather Straße hat sich zu einer der wichtigsten Pendlerstrecken für den Radverkehr entwickelt, so dass sich auf den viel zu kleinen Dreiecksinseln der Radverkehr zurückstaut.
- Wegen dieser unzureichenden Aufstellflächen und der Unfallgefährdung hat der Rückbau der freien Rechtsabbiegefahrstreifen hier eine hohe Priorität.
- Der Zweirichtungsradweg in und aus Richtung Innenstadt wird an diesem Knotenpunkt aufgelöst.

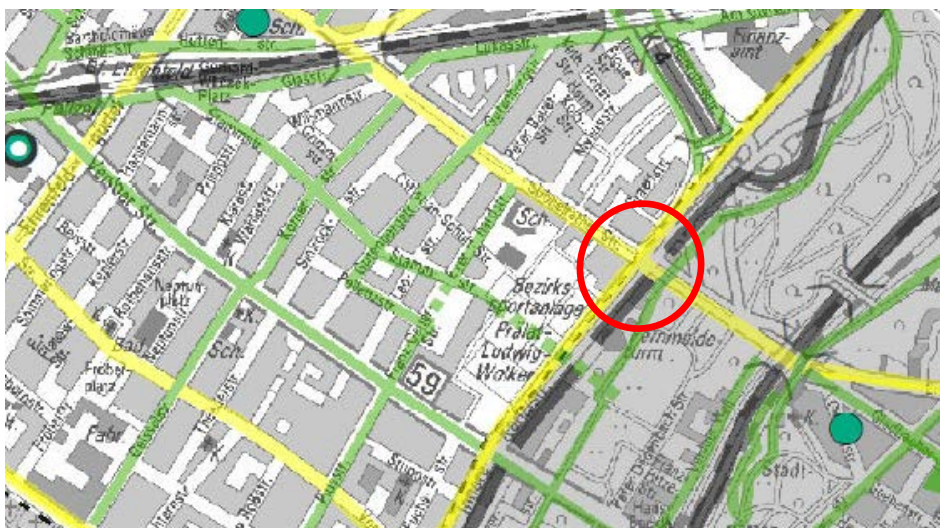
Ziel:

- Radverkehr im Knotenpunkt sichern sowie verständlich und flüssig abwickeln
- Freie Rechtsabbiegefahrstreifen zurückbauen
- Ausreichende Aufstellflächen für Radfahrende schaffen.

Leitfragen:

- Soll Radverkehr im Knotenpunkt fahrbahnseitig oder auf der Nebenanlage geführt werden? Welche Vor- und Nachteile werden gesehen?
- Sollte der Radverkehr vor den rechtsabbiegenden Kfz lichtsignaltechnisch gesichert werden? Welche Ansprüche werden formuliert?
- Wie soll Radverkehr in der Subbelrather Straße in Richtung Gürtel weitergeführt werden?
- Wie soll Radverkehr in der Subbelrather Str. in Richtung Innenstadt geführt werden?

Abb. 7: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld



Station 5: Ehrenfeld

Exemplarische Maßnahme: Venloer Straße

Ausgangslage und Netzbedeutung:

- Netzbedeutung: Die Venloer Straße ist Teil des „grünen Netzes“, d.h. obwohl sie formal noch eine Bundesstraße ist, soll sie in Richtung Verträglichkeit (nicht Trennung) entwickelt werden.
- In der Venloer Straße treffen hohe Kfz-Belastungen und fast ebenso hohe Radverkehrsmengen (7.000 bis 9.000 Radfahrende am Werktag) aufeinander.
- Die Venloer Straße ist Bezirkszentrum mit sehr starkem Fußverkehr.
- Die Venloer Straße ist eine Unfallhäufungslinie, wobei die Hauptgefährdung des Radverkehrs vom Kfz-Parken ausgeht. An zweiter Stelle stehen Unfälle an Einmündungen, während Unfälle im Längsverkehr eher selten sind.
- Die Radverkehrsführung über Schutzstreifen wird als unzureichend empfunden.

Ziel:

- In der Einkaufs- und zentralen Veedelsstraße den Verkehr weiter zu beruhigen
- Die Ansprüche von Rad- und Fußverkehr höher zu gewichten, die des Kfz-Verkehrs (fahrend und ruhend) geringer zu gewichten
- Eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen

Leitfragen:

- Soll die Venloer Straße als Einbahnstraße geplant werden? Wenn ja, in welche Richtung? Welche Vor- und Nachteile werden gesehen?
- Soll die Venloer Straße als Fahrradstraße oder als geschäftsberuhigter Verkehrsbereich geplant werden? Welche Vor- und Nachteile werden gesehen?
- Falls ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich bevorzugt wird, soll er mit „Begegnungszonen/Shared Space“ kombiniert werden? Wie könnte dieser aussehen? Wo sollte Shared Space eingeplant werden?

Abb. 8: Ausschnitt aus dem Radverkehrshauptnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld

