

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE KÖLNER INNENSTADT

Im Auftrag der
Stadt Köln

Köln, im Mai 2016

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE KÖLNER INNENSTADT

Planungsbüro VIA eG

Marsfortengasse 6
50667 Köln
Tel. 0221 / 789 527-28
Fax 0221 / 789 527-99

Bearbeiter:
Wienke Bellmann
Lena Erler
Andrea Fromberg
Peter Gwiadsa
Dominik Tönnes

Planerbüro Südstadt

Antwerpener Str. 6-12
50672 Köln
Tel. 0221 / 20 89 40
Fax 0221 / 20 89 4-44

Bearbeiter:
Franz Linder
Denis Kynast

19. Mai 2016

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	9
1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	17
1.1	Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung.....	17
1.2	Ausgangslage in der Kölner Innenstadt.....	19
1.3	Zielsetzung: Das Leitbild Radverkehr 2.0	21
1.4	Masterplan Innenstadt – Masterplan Rad	23
2	Bürger- und Akteursbeteiligung.....	29
2.1	Radfahren in der Kölner Innenstadt im Fokus des Bürgerinteresses	29
2.2	Kommunikationsstruktur	30
2.3	Bürgerversammlungen	32
2.4	Facharbeitskreise	38
3	Unfallanalyse	44
3.1	Radverkehrssicherheit in der Kölner Innenstadt	45
3.2	Räumliche Verteilung der Unfälle	61
3.3	Fazit aus der Unfallanalyse	69
4	Netzanalyse	71
4.1	Erfordernis von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.....	71
4.2	Radwegebenutzungspflicht	73
4.3	Masterplan-Projekte	77
4.4	Lkw-Führungskonzept	78
4.5	Kfz-Parken in der Kölner Innenstadt.....	79
4.6	Fazit aus der Netzanalyse	81
5	Netzplanung.....	83
5.1	Rahmenplan und Zielnetz.....	83
5.2	Das Prinzip der zwei Netze	85
5.3	Das Grüne Netz	86
5.4	Das Gelbe Netz.....	89
5.5	Netzdichte	92
6	Maßnahmenprogramm.....	93
6.1	„Big 5“ – Schwerpunktmaßnahmen im Hauptnetz	93
6.1.1	Nord-Süd-Fahrt	94

6.1.3	Südliche Ost-West-Achse.....	99
6.1.4	Rheinufer.....	103
6.1.5	Zülpicher Straße.....	108
6.1.6	Gladbachener Straße	112
6.2	Radverkehrsführung an den Kölner Rheinbrücken	116
6.3	Fahrradstraßenennetz.....	127
6.4	Radschnellwegring	139
6.5	Shared Bike Lane.....	145
6.6	Duales System	148
7	Prioritäten und Umsetzungszeiträume	151
Kartenwerke und Kataster	157	
Karten	157	
Maßnahmenkataster	157	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Modal Split-Werte der Einwohner der Kölner Innenstadt	20
Abbildung 1-2:	Szenariendarstellung zum Radverkehrsanteil der Stadt Köln	23
Abbildung 2-1:	Schema zum Ablauf der Bürger- und Akteursbeteiligung	31
Abbildung 2-2:	Tagesordnung für die erste Bürgerversammlung	32
Abbildung 2-3:	Tagesordnung für die zweite Bürgerversammlung	35
Abbildung 2-4:	Übersichtsplan der 44 Anregungen von ADFC, VCD und REWK	36
Abbildung 2-5:	Tagesordnung für die dritte Bürgerversammlung	37
Abbildung 2-6:	Tagesordnung für den ersten Facharbeitskreis	38
Abbildung 2-7:	Tagesordnung für den zweiten Facharbeitskreis	39
Abbildung 3-1:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalljahr (n=3.174)	46
Abbildung 3-2:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalljahr und Unfallschwere (n=3.174)	47
Abbildung 3-3:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung und Personenschäden nach Unfalljahr (n=2.042)	47
Abbildung 3-4:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfallschwere in der Innenstadt Kölns (n=2.042)	50
Abbildung 3-5:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfallschwere in der Innenstadt von Köln und der Innenstadt von Düsseldorf	50
Abbildung 3-6:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltyp in der Innenstadt Kölns (n=2.042)	51
Abbildung 3-7:	Unfallträchtigste Konfliktsituation bei Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen ohne Lichtsignalanlage	51
Abbildung 3-8:	Abbiege-Unfälle mit geradeaus fahrenden Radfahrern im Seitenraum	52
Abbildung 3-9:	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltyp in der Innenstadt Kölns und in der Innenstadt Düsseldorf im Vergleich	55
Abbildung 3-10:	Unfallbeteiligte für alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Innenstadt Kölns (n=2.042)	56
Abbildung 3-11:	Unfallbeteiligte für alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Innenstadt Kölns und in der Innenstadt Düsseldorfs im Vergleich	57
Abbildung 3-12:	Radfahrer als erster Unfallbeteiligter und Unfallursachen in der Innenstadt Kölns (n=1.112, Mehrfachantworten ausgewertet, die vier häufigsten Ursachen sind rot)	58

Abbildung 3-13:	Radfahrer als erster Unfallbeteiligter und Unfallursachen in der Innenstadt Kölns und in der Innenstadt Düsseldorfs im Vergleich (Mehrfachantworten ausgewertet, die drei häufigsten Ursachen sind rot, Köln in der stärkeren Farbe unten, Düsseldorf in der schwächeren Farbe oben dargestellt)	60
Abbildung 3-14:	Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden (n=2.042)	61
Abbildung 3-15:	Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit und der Wahrscheinlichkeit, mit der tödliche oder schwerverletzte Unfallfolgen zu erwarten sind	62
Abbildung 3-16:	Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere und Unfalltyp (n=2.042)	63
Abbildung 3-17:	Räumliche Verteilung der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und Abbiege-Unfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere	64
Abbildung 3-18:	Abbiege-Unfälle mit geradeaus fahrenden Radfahrern im Seitenraum	65
Abbildung 3-19:	Räumliche Verteilung der Unfälle durch ruhenden Verkehr (335 Unfälle) mit Personenschaden nach Unfallschwere	66
Abbildung 3-20:	Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfallbeteiligung	67
Abbildung 3-21:	Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere mit den Hauptbeteiligten Radfahrer und Fußgänger	68
Abbildung 4-1:	Diagramm zur Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA	71
Abbildung 4-2:	Erfordernis von Radverkehrsanlagen im Stadtbezirk 1	72
Abbildung 4-3:	Bauliche Radverkehrsanlagen und Radwegebenutzungspflicht	74
Abbildung 4-4:	Innenstadt-Ausschnitt aus dem Lkw-Führungsconcept der Stadt Köln	79
Abbildung 4-5:	Parkkapazitäten an einem Samstag-Nachmittag in der Kölner Innenstadt	80
Abbildung 5-1:	Die Netzvorschläge aus der Bürgerbeteiligung	83
Abbildung 5-2:	Eigenschaften des gelben und grünen Netzes	85
Abbildung 5-3:	Grünweg im Mischverkehr mit Fußgängern	87
Abbildung 5-4:	Grünweg mit Trennung vom Fußgängerverkehr	87
Abbildung 5-5:	Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20	88
Abbildung 5-6:	Qualitätssprung zur Fahrradstraße	88

Abbildung 5-7:	Radverkehrsnetz im Bezirk 1	90
Abbildung 5-8:	Reduktion von 4 auf 2 Fahrstreifen für den MIV	91
Abbildung 5-9:	Reduktion von 6 auf 4 Fahrstreifen für den MIV	91
Abbildung 6-1:	Auszug aus der Planung Ulrichgasse	95
Abbildung 6-2:	Rampe zwischen Nord-Süd-Fahrt und Cäcilienstraße	95
Abbildung 6-3:	Maßnahmenposter "Nord-Süd-Fahrt"	96
Abbildung 6-4:	U-Turn auf der Neuköllner Straße (Höhe Großer Griechenmarkt)	97
Abbildung 6-5:	Ergebnisposter Workshop "Nord-Süd-Fahrt"	98
Abbildung 6-6:	Maßnahmenposter "Südliche Ost-West-Achse"	100
Abbildung 6-7:	Prinziplösung Gotenring	101
Abbildung 6-8:	Ergebnisposter Workshop "Barbarossaplatz bis Stadthaus"	102
Abbildung 6-9:	Situation auf der Rheinpromenade	103
Abbildung 6-10:	Maßnahmenposter "Rheinufer"	106
Abbildung 6-11:	Ergebnisse des Workshops "Rheinufer"	107
Abbildung 6-12:	Situation auf der Zülpicher Straße heute	109
Abbildung 6-13:	Maßnahmenposter Zülpicher Straße	110
Abbildung 6-14:	Die Gladbacher Straße heute	112
Abbildung 6-15:	Maßnahmenposter "Gladbacher Straße"	114
Abbildung 6-16:	Die Rheinbrücken der Innenstadt im Überblick	116
Abbildung 6-17:	Südlicher Steg und Treppe mit Schieberillen an der Südbrücke	118
Abbildung 6-18:	Führung an der Südbrücke	118
Abbildung 6-19:	Radverkehrsführung am linksrheinischen Ende der Deutzer Brücke	119
Abbildung 6-20:	Südseite der Deutzer Brücke	120
Abbildung 6-21:	Radverkehrsführung am rechtsrheinischen Ende der Deutzer Brücke	121
Abbildung 6-22:	Südlicher Steg an der Hohenzollernbrücke	122
Abbildung 6-23:	Radverkehrsführung an der Hohenzollernbrücke	123
Abbildung 6-24:	Geh- und Radweg auf der Zoobrücke (Nordseite)	124
Abbildung 6-25:	Radverkehrsführung am linksrheinischen Ende der Zoobrücke	125
Abbildung 6-26:	Radverkehrsführung am rechtsrheinischen Ende der Zoobrücke	126
Abbildung 6-27:	Fahrradstraßennetz in der Kölner Innenstadt	130
Abbildung 6-28:	Qualitätsstandards für Fahrradstraßen	131

Abbildung 6-29:	Fahrradstraßen und Parkraum	132
Abbildung 6-30:	Bevorrechtigung einer Fahrradstraße	133
Abbildung 6-31:	Fahrbahnhebung mit abgeflachter Rampe am "Kleinen Griechenmarkt"	134
Abbildung 6-32:	Fahrradstraßenachse zwischen Eifelplatz und Bildungslandschaft Nord	135
Abbildung 6-33:	Kurzfristige Lösung zur Verbesserung der Radverkehrsführung am Neumarkt	136
Abbildung 6-34:	Ergebnisposter Workshop "Fahrradstraßen" im 2. Facharbeitskreis	137
Abbildung 6-35:	Geforderte Qualitätskriterien für Radschnellwege	140
Abbildung 6-36:	Verlauf des Radschnellwegs mit Alternativführungen	141
Abbildung 6-37:	Konzept Radschnellwege für die Region Köln (Stand: 2013)	143
Abbildung 6-38:	Radschnellwegring im Radverkehrskonzept Innenstadt	144
Abbildung 6-39:	Shared Bike Lane in den USA	145
Abbildung 6-40:	Querschnitt Shared Bike Lane	147
Abbildung 6-41:	Sichtbarmachung der Wahlfreiheit im dualen System (Aachener Straße/ Gürtel)	149
Abbildung 6-42:	Furtmarkierung zur Verdeutlichung der dualen Führungsform in Knotenpunkten	150
Abbildung 6-43:	Piktogramm "sharrow" zur Verdeutlichung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn	150
Abbildung 7-1:	schematische Darstellung der Prioritätenvergabe	151
Abbildung 7-2:	Einzelmaßnahme aus dem Maßnahmenkataster	152
Abbildung 7-3:	Verteilung der Einzelmaßnahmen auf Maßnahmenbereiche (n = 166)	154
Abbildung 7-4:	Maßnahmen nach Maßnahmenbereich und Realisierungszeitraum	155

0 Zusammenfassung

In der Radverkehrsplanung führen häufig mehrere Wege zum Ziel. In den letzten Jahrzehnten wurden mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegen bzw. Rad/Gehwegen mit und ohne Benutzungspflicht eine Vielzahl von Führungsformen entwickelt. Für den Planer bietet das Repertoire heute eine erfreuliche Vielfalt, denn anders als früher findet sich fast für jede Situation eine Lösungsmöglichkeit. Einsatzkriterien und Regelmaße sind erprobt und in Regelwerken festgeschrieben.

Die Radverkehrsplanung ordnet sich ein in die verschiedensten Regelwerke: Das Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS), die Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt), die Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind die wichtigsten und geben den Ordnungsrahmen vor.

Also: Alles gut? Keineswegs. Die Vielfalt an Führungsformen wird von den Nutzern, den Radfahrern eher abgelehnt, denn wie auch in anderen Lebensbereichen besteht der Wunsch nach Einfachheit. Hinzu kommen unterschiedliche Wahrnehmungen, Erfahrungen und Meinungen innerhalb der Radfahrerschaft: Was dem einen als sichere Lösung erscheint, ist für andere nicht akzeptabel.

Die Radverkehrsplanung für die Kölner Innenstadt wirft weitere Fragen auf. In den deutschen Großstädten boomt der Radverkehr in den letzten zwei Jahrzehnten, so dass hier auch Kapazitätsprobleme eine Rolle spielen. Auch die Einstellungen zur Radverkehrsförderung haben sich erheblich verändert; in Köln ist das politische Klima so günstig wie nie zuvor. Man kann also in der Kölner Innenstadt nicht mit dem Standardinstrumentarium planen, sondern muss eine Positionsbestimmung voranschicken.

Fragen über Fragen

Frage 1: Wie gehen wir mit einer veränderten Verkehrsmittelwahl um?

Antwort 1: Wir verteilen den Verkehrsraum um!

Das wirft viele Fragen auf. Auf diese Fragen hat das Planungsteam Antworten gefunden, die die Vorgehensweise beeinflusst haben.

Seit den Mobilitätsstudien aus den 80er Jahren hat sich der Autoverkehr in der Kölner Innenstadt reduziert. Dies belegen Verkehrszählungen aus den letzten 20 Jahren.

Zurückgehende Kfz-Verkehrsmengen schaffen in vielen Fällen die Möglichkeit, Verkehrsflächen neu aufzuteilen. Auf den Hauptverkehrsstraßen in der Kölner Innenstadt, z.B. auf der Ulrichgasse, sind ganze Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr nicht mehr erforderlich. Auf

den Straßen im Nebennetz dominiert vielerorts bereits heute der Radverkehr. Hier bieten sich Fahrradstraßen an oder andere Straßengestaltungen, die dem Rad- und Fußverkehr genug Raum lassen.

Frage 2: Wie wird man den verschiedenen Erwartungen gerecht?

Defensive und Genussradler möchten gerne abseits der Hauptverkehrsstraßen unterwegs sein. Dies kann seine Ursachen im höheren Sicherheits- und Schutzbedürfnis haben, oder aber einem anderen Lebensgefühl geschuldet sein. Offensive Radler scheuen auch das Fahren auf der Fahrbahn auf Hauptverkehrsstraßen nicht. Für sie ist das schnelle Vorankommen wichtig, denn Rad gefahren wird selbstbewusst.

Antwort 2: Man plant zwei Netze!

Will man beiden Bedürfnissen entgegen kommen, so muss das Netz in zwei Richtungen entwickelt werden: Die Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt, die größtenteils bislang keine Radverkehrsanlagen aufweisen, müssen fahrradtauglich durch Umverteilung von Verkehrsflächen gemacht werden. Das Netz abseits der Hauptverkehrsstraßen wird nach dem Verträglichkeitsprinzip gestaltet: Dort wo Autos unterwegs sind, fahren diese langsam. Teilweise können auch Fahrradstraßen eingerichtet werden.

Frage 3: Was ist wenn jeder mitreden will?

In der Kölner Innenstadt wird Radverkehr nicht zum ersten Mal geplant. Für das neue, hier vorgelegte Radverkehrskonzept war der erste Bürgerhaushalt ein entscheidender Anlass. Viele Aktive innerhalb und außerhalb der Verbände haben Erfahrungen mit dem Radfahren in der Innenstadt gesammelt und sich über Verbesserungsmöglichkeiten Gedanken gemacht.

Antwort 3: Die Wünsche werden weitgehend aufgenommen!

Eine wesentliche Aufgabe war es daher, diese Anregungen aufzunehmen und soweit sinnvoll, in die Konzeption mit einzuarbeiten. Dies geschah in einem mehrstufigen Verfahren der Bürger- und Akteursbeteiligung. Es wurden drei Bürgerversammlungen und zwei zusätzliche Facharbeitskreise durchgeführt. Insbesondere zwischen der ersten und der zweiten Bürgerversammlung wurden Anregungen gesammelt. Hier gingen über 900 Anregungen ein. Die Nennung dieser konkreten Vorschläge spielte eine große Rolle bei der Auswahl der frühzeitig umzusetzenden Maßnahmen.

Frage 4: Wie kann ein sichtbarer Qualitätsprung erreicht werden?

Auch in der Vergangenheit wurden in Köln Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes durchgeführt. Überall wo Erneuerungsbedarf war, wurde der Radverkehr mitgedacht. Diese Vorgehensweise ermöglichte einen optimalen Mitteleinsatz und wurde in der Fachwelt positiv bewertet.

In der Diskussion in der Stadt zeigte sich unterdessen, dass diese Vorgehensweise von den Bürgern als unzureichend angesichts der sichtbar steigenden Radverkehrszahlen wahr genommen wurde. Von der Mehrheit der Stadtöffentlichkeit wird ein sichtbarer Qualitätsprung gefordert.

Antwort 4: Konzentration auf wichtige Projekte mit Signalwirkung!

Es musste also eine Konzentration auf wichtige Projekte erfolgen. Diese wurden als fünf Schwerpunkte definiert und plakativ als „Big 5“ bezeichnet. Innerhalb dieser „Big 5“ wurden nochmals Maßnahmen ausgesucht, die kurzfristig als „vorgezogene Maßnahmen“ realisiert werden können. Alle diese Maßnahmen stellen einen Netzzusammenhang her oder schließen bekannte Netzlücken. Auf diese Weise soll die beabsichtigte Signalwirkung erreicht werden.

Frage 5: Wie kann die positive Grundstimmung für den Radverkehr genutzt werden?

Verbesserungen für den Radverkehr werden mehrheitlich von der Politik und der Bevölkerung eingefordert. Die Erwartungen sind hoch und es ist nicht immer leicht, diese zu erfüllen. Die Umgestaltung von Straßenräumen und Knotenpunkten hat oft einen langen planerischen Vorlauf. So besteht die Gefahr, dass ein Konzept beschlossen wird und dann zunächst einmal wenig passiert. Daher kommt es darauf an, Maßnahmen mit kurzfristiger Umsetzung vorzuziehen.

Antwort 5: Auch vorgezogene Maßnahmen realisieren!

Aus diesem Grund sind ausdrücklich „vorgezogenen Maßnahmen“ Teil des Konzeptes, die nicht wie die bislang üblichen „Sowieso-Maßnahmen“, im Zusammenhang mit Sanierungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen realisiert werden. Die vorgezogenen Maßnahmen sind Markierungen mit kleinen baulichen Anpassungen, die relativ schnell und auch im Vorgriff auf eine spätere grundlegendere Umgestaltung umgesetzt werden können.

Das Radverkehrsnetz als Rahmenplan

Das Netzkonzept ist die Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung im Stadtbezirk Innenstadt: Das Netzkonzept bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radverkehrshauptrouten ab und ist maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Die Radverkehrshauptrouten bilden ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz ab, das die Innenstadt mit den benachbarten Stadtteilen verbindet und Durchmesserverbindungen anbietet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radverkehrshauptrouten gebündelt werden und ein besonders sicher und komfortabel befahrbares Netz sichtbar gemacht werden.

Das Radverkehrsnetz für die Kölner Innenstadt ist bereits im Vorgriff vom Verkehrsausschuss im Dezember 2015 beschlossen worden.

„Big 5“ – Schwerpunktmaßnahmen im Hauptnetz

Die Maßnahmenplanung für das Radverkehrskonzept der Kölner Innenstadt konzentriert sich auf Schwerpunkte. Es wurden Maßnahmen ausgewählt, die nicht zwingend im Zusammenhang mit übergeordneten Maßnahmen umgesetzt werden können. Maßnahmen, wie die Ost-West-Achse, der Barbarossaplatz oder der Ebertplatz sind nicht Teil dieses Maßnahmenprogrammes, trotzdem wird hier der Radverkehr auf der Grundlage des Rahmenplanes Radverkehrsnetz mit geplant.

Ziel der Maßnahmenplanung war stets ein achsenbezogenes Denken und eine zeitnahe Realisierung. Nur so können wichtige Netzzusammenhänge hergestellt werden und in den angestrebten Realisierungszeiträumen effektive Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden.

Die „Big 5“ genannten Maßnahmenachsen sind folgende:

- Nord-Süd-Fahrt (Ebertplatz bis Volksgarten)
- Südliche Ost-West-Achse (Barbarossaplatz bis Stadthaus)
- Rheinufer (zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke)
- Zülpicher Straße
- Gladbacher Straße.

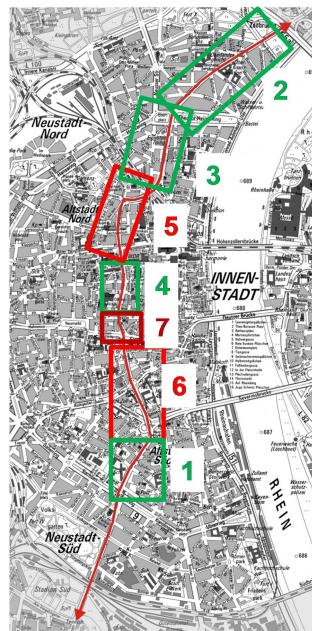
Zusätzlich zu den „Big 5“ sind noch zwei weitere Schwerpunkte in das Maßnahmenprogramm mit aufgenommen worden:

- Rheinbrücken
- Fahrradstraßenkonzept
- Aufhebung der Benutzungspflicht

Die entwickelten Maßnahmen wurden innerhalb der Beteiligungsverfahren mit der Bürgerschaft diskutiert. Fachöffentlichkeit und Bürger nutzten diese Gelegenheit, um zahlreiche konstruktive Anregungen in die Planung einfließen zu lassen.

Nord-Süd-Fahrt

Die Nord-Süd-Fahrt ist Bestandteil des gelben Netzes (siehe Kapitel 5.2 ff.). Es handelt sich um eine völlig neue Verbindung für den Radverkehr. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Stufen. Dabei ist der Erste Abschnitt die Ulrichgasse bereits beschlossen. Für weitere Teilstücke werden bereits Planungen erstellt. Die Umsetzung bewegt sich auf das am schwierigsten zu realisierende Teilstück an der Kreuzung mit der Ost-West-Fahrt (Cäcilienstraße) zu.



Nord-Süd-Fahrt: Stufenweise Umsetzung

Laufende Maßnahmen:

1. Ulrepforte: geplant, beschlossen
2. Riehler Straße: in Planung
3. Turiner Straße: in Planung
4. Am Opernhaus: geplant

Vorgezogene Maßnahmen

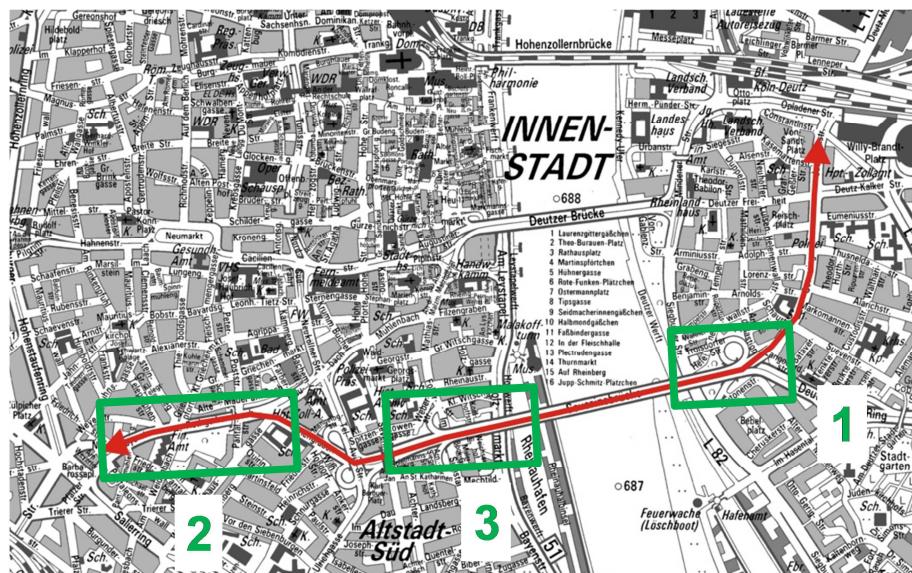
5. Tunisstraße
6. Tel-Aviv-Straße

Mittelfristig zu realisieren

7. Schildergasse / Cäcilienstraße

Südliche Ost-West-Achse

Die südliche Ost-West-Achse ist auf wichtigen und sinnvollen Teilabschnitten relativ kurzfristig zu realisieren.



Vorgezogene Maßnahmen:

1. Direkte Führung vom Gotenring auf die Brücke
2. Radfahrstreifen von Barbarossaplatz bis Perlengraben/ Blaubach
3. Schaffung von direkten Verbindungen von der Severinsbrücke zur Severinstraße

Rheinufer und Rheinufer-tunnel

Am Rheinufer findet längerfristig nur eine Lösung im Rheinufertunnel Zustimmung, was eine Kopplung an die in einigen Jahren anstehende Tunnelsanierung bedeutet. Kurzfristig soll die Führung auf der Promenade optimiert werden, indem störende Elemente entfernt und Veranstaltungen vermieden werden.

Zülpicher Straße

Mit der Zülpicher und der Gladbacher Straße werden Maßnahmen für zwei Strecken vorgeschlagen, die bereits seit Jahren in der öffentlichen Diskussion stehen. Für die Zülpicher Straße wird die Herausnahme des Parkens empfohlen. Der Radverkehr könnte dann verträglich mit dem Stadtbahnverkehr abgewickelt werden

Gladbacher Straße / Christophstraße/ Gereonstraße

Auf der Gladbacher Straße ist die Öffnung der Einbahnstraße als vorgezogene Maßnahme mit einfachen Mitteln vorgesehen. Im weiteren Verlauf kann die Christophstraße/Gereonstraße von zwei auf einen MIV-Fahrstreifen um markiert werden. Auf diese Weise wird aus einer Netzlücke eine komfortable Verbindung zwischen Neuhafen und dem Hauptbahnhof.

Fahrradstraßenkonzept

Die Fahrradstraße ist seit der StVO-Novelle aus dem Jahr 1997 ein Bestandteil in der Radverkehrsplanung. Mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll dieses Instrument vermehrt in der Kölner Innenstadt angewandt werden und ein zusammenhängendes Netz an Fahrradstraßen entstehen. Auf Fahrradstraßen dürfen Radfahrer fahren, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und anderer Fahrzeugverkehr kann je nach Bedarf durch Zusatzschilder freigegeben werden.

Viele Maßnahmen an Fahrradstraßen können dabei kurzfristig umgesetzt werden, so dass bereits innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre ein Großteil des Fahrradstraßennetzes in Betrieb sein könnte. Die Nord-Süd-Achse zwischen Bildungspark Nord und Eifelplatz wurde im Rahmen des Konzepts bereits detailliert geplant und mit der Fachöffentlichkeit und den Bürgern diskutiert.

Rheinbrücken

Die Maßnahmen an den Rheinbrücken sind teilweise baulich aufwändig und abhängig von städtebaulichen Gegebenheiten (Rampe an der Hohenzollernbrücke) bzw. Brückensanierungen.

Aufhebung der Benutzungspflicht

Die Aufhebung der Benutzungspflicht erfolgt kurzfristig. Wie das Beispiel der Ringe zeigt, sind aber auch Anpassungen an den Signalanlagen erforderlich. Diese bieten aber den Vorteil, dass der Radverkehr an den Knotenpunkten bereits vollwertig berücksichtigt werden kann.

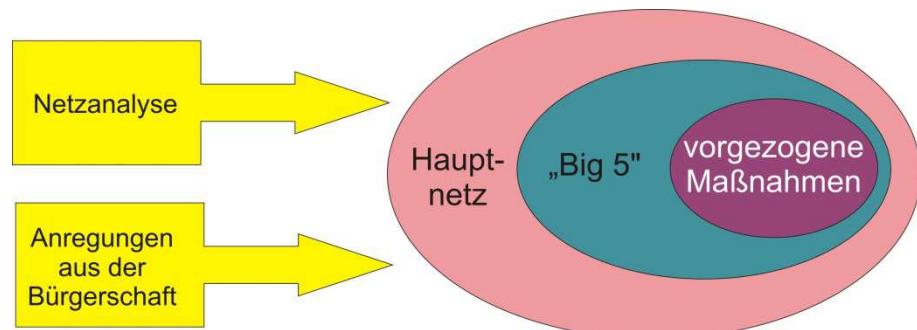
Qualitätssprung möglich

Die Stadt Köln hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds bis ins Jahr 2025 auf rund zwei Drittel zu erhöhen, wobei dem Radverkehr hierbei eine entscheidende Rolle zugesprochen wird. Wenn diese Modal-Split-Steigerungen erreicht werden sollen, muss die Umsetzung des Maßnahmenplans des Radverkehrskonzepts innerhalb der nächsten 10 Jahre erfolgen.

Prioritäten und Umsetzungszeiträume

Das Radverkehrskonzept konzentriert sich auf die Maßnahmenplanung im Hauptnetz der Innenstadt. Die „Big 5“, die fünf ausgewählten Schwerpunktachsen in der Maßnahmenplanung, erhalten innerhalb der Hauptnetz-Maßnahmen eine erhöhte Priorität, da mit der Umsetzung dieser Achsen ein wesentlicher Teil zur Ertüchtigung des Hauptnetzes beigetragen werden kann.

Ein Teil der Hauptnetz- und „Big 5“-Maßnahmen wird als „Vorgezogene Maßnahme“ bewertet, der höchsten Prioritätsstufe. Diese Bewertung ergab sich aus der Einschätzung der Gutachter als auch in Zusammenarbeit mit Fachöffentlichkeit und Bürgerschaft.

**166 Einzelmaßnahmen im Hauptnetz**

Alle 166 Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzepts erarbeitet wurden, finden sich in einem Maßnahmenkataster wieder. Dieses dient als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung in der Umsetzungsphase. Davon entfällt die Hälfte auf die Umsetzung des Fahrradstraßennetzes (83 Maßnahmen), weitere 42 Maßnahmen liegen auf den Achsen der „Big 5“.

23 Maßnahmen mit unterschiedlich hohem Handlungsaufwand werden notwendig sein, um die Führung auf den Rheinbrücken zu verbessern.

Die übrigen 18 Maßnahmen dienen der Aufhebung der Benutzungspflicht oder zeigen Abschnitte auf, in denen durch kurzfristige Markierungsmaßnahmen die Radverkehrsführung verbessert werden kann.

Realisierungszeiträume

Da die 166 Einzelmaßnahmen einen unterschiedlichen Handlungsbedarf aufweisen, werden einige Maßnahmen diesen Zeitraum tatsächlich benötigen, viele andere können jedoch schon in kürzeren Zeiträumen realisiert werden. Folgende Einteilung der Realisierungszeiträume wurde zur Einordnung der Einzelmaßnahmen getroffen:

Mehr als die Hälfte aller Maßnahmen kann im kurzfristigen Zeitraum umgesetzt werden kann.

17 Maßnahmen können aufgrund ihres Handlungsbedarfs oder ihrer Abhängigkeit von anderen Maßnahmen nur langfristig realisiert werden. Dazu gehört unter anderem die Öffnung des Rheinufertunnels, die an die Tunnelsanierung gebunden ist, oder verschiedene Maßnahmen an Brücken, die mit den anstehenden Brückensanierungen durchgeführt werden müssen.

Das Handlungskonzept zeigt, dass die konsequente Verbesserung der Radverkehrsführung bereits innerhalb der kommenden sechs Jahre in der Kölner Innenstadt sichtbar sein wird. Nicht nur der Maßnahmenplan des Radverkehrskonzepts, sondern auch die „Sowieso“-Maßnahmen der Stadtverwaltung werden zu dieser Entwicklung beitragen.

Dieser ehrgeizige Umsetzungsplan besitzt das Ziel, dass in den nächsten zehn Jahren deutlich mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, ist aber ausdrücklich auch gebunden an die Verfügbarkeit personeller und finanzieller Ressourcen. Die politische Entscheidung, die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt mit ausreichenden personellen und finanziellen Kapazitäten zu ermöglichen, ist hierfür die Voraussetzung.

1 Ausgangslage und Zielsetzung

1.1 Rahmenbedingungen der Radverkehrsförderung

hohe Einwohnerdichte

Wie viele Großstädte in Deutschland ist Köln aktuell eine wachsende Stadt: Ende des Jahres 2014 lebten rund 1.045.000 Einwohner in Köln, bis 2035 sind Einwohnerzahlen von rund 1.200.000 prognostiziert.¹ Alleine im Stadtbezirk 1 mit den Stadtteilen Altstadt Nord, Altstadt Süd, Neustadt Nord, Neustadt Süd und Deutz waren zum 31.12.2014 ca. 127.000 Einwohner gemeldet. Mit einer Bevölkerungsdichte von 7.763 Einwohner/km² in der Innenstadt hat Köln eine der am dichtesten besiedelten Innenstädte Deutschlands überhaupt.²

für wichtige Zielgruppen: Stadt der kurzen Wege

Die Kölner Innenstadt weist eine kompakte Siedlungsstruktur mit hoher Nutzungsmischung auf, viele Ziele und Quellen liegen im Kurzstreckenbereich. Der Bildungssektor ist in der Kölner Innenstadt und den angrenzenden Stadtbezirken stark ausgeprägt, neben den allgemein und berufsbildenden Schulen sind vor allem die Einrichtungen der Universität zu Köln (rund 50.000 Studierende) und der Technischen Hochschule Köln (rund 23.600 Studierende) Ziel vieler Fahrradfahrer.

aktuelle Schwerpunkte der Radverkehrsförde- rung

Die Stadt Köln ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) seit 1993. Im Verlängerungsantrag der Mitgliedschaft in der AGFS aus dem Jahr 2014 benennt die Stadt Köln folgende Schwerpunkte der zukünftigen Radverkehrsförderung:³

- bestehendes Radwegenetz sanieren,
- Schutz- und Radfahrstreifenstreifen markieren,
- Radverkehrsführungen an Knotenpunkten gemäß heutiger Standards optimieren
- punktuelle Verbesserungen im Radverkehrsnetz vornehmen (Bordsteinabsenkungen, Querungsstellen, Fahrradschleusen)
- weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen

¹ http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/einwohnerprognose_2040_praesentation_2.pdf, abgerufen am 16.11.2015

² <https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6ln-Innenstadt>, abgerufen am 30.10.2015

³ <http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/radverkehr/verlaengerungsantrag-mitgliedschaft-agfs-2014.pdf>, abgerufen am 30.10.2015

- bestehendes Veloroutennetz verdichten und weiter ausbauen
- Angebot von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum weiter deutlich ausbauen
- Bike-and-Ride-Anlagen weiter optimieren und ausbauen
- Radverkehrserhebungen u.a. durch Anschaffung weiterer Dauerzählstellen intensivieren
- eine den AGFS-Kriterien entsprechende Modal-Split-Untersuchung beauftragen
- weitere Werbekampagnen initiieren, die insbesondere auf Rücksicht und ein Miteinander im Straßenverkehr abzielen
- Internetangebot ausweiten (z.B. Meldeplattform, interaktive Karten, etc.).

teilräumliche Handlungskonzepte zur Radverkehrsförderung

Darüber werden für einzelne Stadtbezirke Handlungskonzepte auf der Grundlage stadtteil- oder stadtbezirksbezogener Radverkehrsgutachten in Auftrag gegeben. So ist 2013 für die Stadtteile Klettenberg, Lindenthal und Sülz ein Radverkehrskonzept erarbeitet worden.⁴ Für die Innenstadt wurde ein Radverkehrskonzept bereits im Jahr 1993 erarbeitet⁵, das vorliegende Gutachten legt für diesen Teilraum ein neues Konzept unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen vor.

Radverkehr zunehmend im Fokus des Bürgerinteresses

Bereits im ersten Bürgerhaushalt von 2008 hatten viele Bürgereingaben die Radverkehrsförderung zum Thema.⁶ Alleine 22 der 100 meist genannten Vorschläge betrafen den Radverkehr in der Kölner Innenstadt.

Neben den klassischen Verkehrsinitiativen ADFC und VCD, die sich seit vielen Jahren für eine Förderung des Radverkehrs in Köln einsetzen, gibt es auch neue Aktionsformen, die auf das Thema Radfahren aufmerksam machen, wie z.B. Critical Mass Cologne⁷. Das Thema ist zunehmend auch im Netz präsent über Fahrradblogs⁸. Auch politische Parteien rücken die Förderung der Nahmobilität und der Fahrradförderung mehr und mehr in den Vordergrund. Das Motto ist bei all

⁴ Stadt Köln: Radverkehrskonzept für die Stadtteile Klettenberg, Lindenthal und Sülz. Köln 2013

⁵ Stadt Köln: Radverkehrskonzept Köln-Innenstadt – Fahrradfreundliche Stadt Köln. Köln 1993

⁶ <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/mitwirkung/buergerhaushalt/>, abgerufen am 30.10.2015

⁷ <http://www.critical-mass-cologne.de/>, abgerufen am 30.10.2015

⁸ <http://www.radfahren-in-koeln.de/>, <http://fahrradblogger.de/>, abgerufen am 30.10.2015

diesen Aktivitäten, dass die Stadt nicht autogerecht, sondern menschengerecht (um-)gestaltet werden soll. Die Presse greift dieses gestiegene Interesse auf und berichtet regelmäßig über Fahrradverkehrsthemen.

1.2 Ausgangslage in der Kölner Innenstadt

Die dichte Bebauung und die kompakte Verkehrsinfrastruktur der Kölner Innenstadt einerseits, sowie die guten Verbindungen zu den umliegenden Stadtteilen andererseits stellen grundsätzlich positive Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fahrrads dar. Der neue Urbanismus, das zu Ende gehende fossile Zeitalter, der Übergang in die Elektro-Mobilität, Klimaveränderung, und nicht zuletzt der demografischer Wandel (Altersgesellschaft) mit einem steigenden Unfallrisiko älterer Verkehrsteilnehmer verändern unser Verkehrssystem grundlegend und sind Anlass genug, über eine Neuausrichtung kommunaler Verkehrsinfrastruktur und damit auch Radverkehrsinfrastruktur nachzudenken.

Modal-Split

Die Stadt Köln strebt für den Zielhorizont 2015/2030 in der Gesamtstadt einen Modal Split von 33% MIV und 67% Umweltverbund an (zu Fuß / Fahrrad / ÖPNV).⁹ Die Modal Split-Werte unterscheiden sich heute in den einzelnen Stadtbezirken und Stadtteilen sehr stark: Während die innerstädtischen Stadtteile schon aktuell hohe Umweltverbundanteile aufweisen, dominiert an den suburbanen Rändern des Stadtgebietes immer noch stark der MIV.

So hatte in der Kölner Innenstadt der Umweltverbund im Jahr 2008 die gesamtstädtischen Zielwerte für 2025/2030 schon deutlich überschritten: 77% der Einwohner nutzen bereits den Umweltverbund für ihre täglichen Wege, davon gehen jeweils 31% zu Fuß oder nutzen den ÖPNV, 14% fahren Fahrrad.¹⁰ Die Kölner Innenstadt ist für ihre Einwohner somit bereits heute eine Fußgänger- und ÖPNV-Stadt.

Die Innenstadt ist aber nicht nur Ziel und Quelle für die eigenen Bewohner, sondern auch Anziehungspunkt für Viele aus den anderen Stadtbezirken Kölns und aus dem Umland. Während viele Besucher und Ein- und Auspendler aus dem Umland mit dem MIV in die Kölner Innenstadt kommen, nutzen Kölner aus den umliegenden Stadtteilen zunehmend auch das Fahrrad.

⁹ Stadt Köln: Köln mobil 2025. Seite 11, Köln 2014

¹⁰ Stadt Köln: Mobilitätsentwicklung Köln bis 2025. Seite 65, Köln 2008



Abbildung 1-1: Modal Split-Werte der Einwohner der Kölner Innenstadt¹¹

Die automatischen Zählstellen der Stadt Köln zeigen gerade in der Innenstadt Höchstwerte im Fahrradaufkommen: Auf der Zülpicher Straße, am Neumarkt, auf der Deutzer Brücke werden jährlich rund 1,5 Mio Radfahrer gezählt, das entspricht einem durchschnittlichen Tageswert von ca. 4.100 Radfahrern.¹²

¹¹ Stadt Köln: Mobilitätsentwicklung Köln bis 2025. Seite 65, Köln 2008

¹² <http://www.offenedaten-koeln.de/dataset/fahrrad-verkehrsdaten-koeln>, abgerufen am 30.10.2015

1.3 Zielsetzung: Das Leitbild Radverkehr 2.0

Das Radverkehrskonzept Innenstadt versteht sich als Einstieg in eine neue Radverkehrsplanung entsprechend dem Ansatz Radverkehr 2.0. Bislang wurde die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur meist mit laufenden Maßnahmen verknüpft: Für Straßenabschnitte, in denen eine Kanalsanierung, Fahrbahnsanierung oder Grundinstandsetzung anstand, wurde bei der Wiederherstellung der Oberfläche Radverkehrsinfrastruktur eingeplant. Lichtsignalanlagen, die saniert werden mussten, wurden entweder ganz abgebaut und durch andere Betriebsformen ersetzt, die meist auch die Flüssigkeit des Radverkehrs verbessern, oder aber signaltechnisch auch an die Belange des Radverkehrs angepasst.

Bei dieser Vorgehensweise werden häufig jedoch keine Netzzusammenhänge erreicht und die Radverkehrsinfrastruktur bleibt oft nur Stückwerk. Zudem kann über eine sehr auf die praktische Umsetzung orientierte Fahrradförderung im Zuge von „Sowieso-Maßnahmen“ nur schwer eine übergreifende strategische Förderung des Radverkehrs vermittelt werden.

Entscheidende Schwachpunkte der bestehenden Fahrradinfrastruktur in der Kölner Innenstadt sind:

- Die vorhandenen Radverkehrsanlagen besitzen teilweise nur geringe Kapazitäten, z.B. mit nicht ausreichend dimensionierten Warteplächen an Knotenpunkten, und erlauben kein weiteres Wachstum der Radverkehrsnachfrage. Zudem ist die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur nicht zukunftsfähig hinsichtlich der Entwicklung der leichten Elektromobilität mit Pedelecs.
- Es gibt auf den zentralen Hauptverkehrsachsen durch die Kölner Innenstadt zu viele Netzlücken. Diese müssen umständlich umfahren werden und erlauben kein zügiges Durchmessen der Innenstadt bzw. das direkte Anfahren wichtiger Ziele.
- Es gibt zu wenig Zielgruppenorientierung, d.h. auch parallele Angebote, die sich an unterschiedliche Nutzertypen richten.

Der Paradigmenwechsel hin zu einer neuen Radverkehrsförderung „Radverkehr 2.0“ muss sich insbesondere in folgenden Handlungsfeldern der Infrastrukturplanung manifestieren:

- Gefragt ist ein neuer struktureller Ansatz in der Radverkehrsplanung. Plädiert wird für eine wirklich adäquate Aufteilung und Dimensionierung der Verkehrsflächen. Um den hierfür in der Regel

erforderlichen Flächengewinn zu realisieren, bedarf es einer partiellen Verlagerung des Parkens aus dem öffentlichen Straßenraum in private Flächen oder auch der Umverteilung von Kfz-Verkehrsflächen, die in einigen Straßenzügen der Kölner Innenstadt schon heute nicht mehr zwingend notwendig sind.

- Bereits heute sind auf Radverkehrshauptrouten Leistungsengpässe ablesbar. Eine mangelnde Leistungsfähigkeit jedoch wird auf Dauer die Attraktivität des Radfahrens mindern und den zu erwartenden Mobilitätszuwachs für das Fahrrad limitieren. Die Anlage zentraler „urbaner Fahrradtrassen“ in einem Fahrradstraßenennetz, das massenhaften Radverkehr ermöglicht und auch eine „fahrbare“ Option für die E-Bikes ist, ist machbar.

Der klassische, flächenhafte Ansatz, möglichst das gesamte Straßennetz fahrradfreundlich auszustatten und optimal zu verknüpfen, darf dabei nicht vernachlässigt werden. In der dicht bebauten Kölner Innenstadt findet Radverkehr von überall nach überall statt. In dem Radverkehrsgutachten für die Kölner Innenstadt liegt auf den von den Bürgern genannten Einzelmaßnahmen jedoch nicht der Fokus, diese werden im laufenden Geschäft der Verwaltung bearbeitet. Damit wird der Gefahr begegnet, sich im „Klein-Klein“ des Alltagsgeschäfts zu verlieren.

Ebenfalls nicht Gegenstand des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt sind Optimierungsvorschläge in Hinblick auf Fahrradparken, Wartung und Unterhaltung der Infrastruktur, Baustellenmanagement sowie Öffentlichkeitsarbeit.

Vielmehr ist es das Ziel, Hauptrouten des Radverkehrs zielgruppengerecht zu definieren, die erforderlichen Maßnahmen für die Inwertsetzung zu definieren und diese mit Prioritäten zu belegen. Dieses Vorgehen wird intensiv mit Akteuren der Stadtgesellschaft abgestimmt, um einen möglichst breiten Konsens für die Förderung des Radverkehrs zu schaffen und potenzielle Zukunftsentwicklungen offen zu diskutieren.

Mit diesen Zielsetzungen soll eine wirkliche Steigerung des Radverkehrsanteils zunächst in der Innenstadt, aber auch im gesamten Stadtgebiet von Köln erreicht werden, damit die ehrgeizigen Modal-Split-Veränderungen und Klimaschutzziele der Stadt erreicht werden können. Das folgende Diagramm zeigt die bisherige und die angestrebte Entwicklung des Radverkehrsanteils in Köln. Von 1982 bis 2015 ist der Radverkehrsanteil von 9 % auf 15 % gestiegen, in den

Jahren 2006 bis 2015 erfolgte allein eine Steigerung um 3 %. Würde sich dieser Trend vorsetzen, könnte bis 2020 ein Radverkehrsanteil von 16 bis 17 % und bis 2025 ein Anteil von 18 % erreicht werden. Mit einer intensiven Radverkehrsförderung in den kommenden Jahren, in welcher die Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt nur einen Baustein darstellt, möchte die Stadt Köln diese Entwicklung deutlich beschleunigen. Anzustreben wäre eine Steigerung des Radverkehrsanteils bis 2020 auf 20 % und einer weitere Erhöhung um 5 % bis 2025. An diesen Zielvorgaben orientieren sich die Umsetzungszeiträume für das vorliegende Radverkehrskonzept (siehe Kapitel 7).

Modal Split Radentwicklung in Köln

Derzeitige Entwicklung –Trend -Zielsetzung

Ist

1982 – 9%
 2006 – 12% (Anstieg von 0,13 % / Jahr)
 2015 – 15% (Anstieg von 0,33 % / Jahr)

Könnte kommen/Ziel sein

2020 – 20% (Anstieg von 0,71 % / Jahr)
 2025 – 25% (Anstieg von 1 % / Jahr)

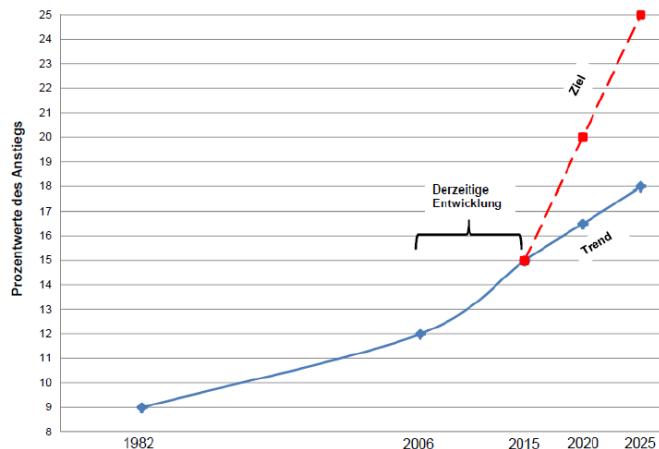


Abbildung 1-2: Szenariendarstellung zum Radverkehrsanteil der Stadt Köln¹³

1.4 Masterplan Innenstadt – Masterplan Rad

Der städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln wurde in den Jahren 2007 und 2008 durch das Büro AS&P - Albert Speer & Partner GmbH erarbeitet. Der städtebauliche Masterplan versteht sich als „Regiebuch der künftigen Entwicklung“, als Handlungskonzept und Zielvorgabe für die Umsetzung einer Vielzahl von Einzelprojekten und Aktivitäten in der Kölner Innenstadt. Er verfolgt die Absicht, das Jetzt und

¹³ Stadt Köln: Radverkehr fördern, mit Konflikten umgehen: Fuß- und Radverkehr in Köln auf engem Raum. Auszug aus dem Vortrag des Fahrradbeauftragten auf dem Difu-Seminar „Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV“ im Dezember 2015

Heute zu ordnen, perspektivische Gedanken für die langfristige Entwicklung der Innenstadt zu formulieren und damit der Entwicklung der Innenstadt eine eindeutige Richtung zu geben.“¹⁴

Neben dem Aufzeigen von städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten und Empfehlungen zur Freiraumgestaltung stehen vor allem Handlungsoptionen zur Verkehrsplanung im Vordergrund. Die Grundaussagen des Masterplan Innenstadt Köln zum Thema Verkehr werden im Folgenden angeführt:

„Ziel des Masterplans war es ebenso wenig, die innerstädtischen Verkehre drastisch zu reduzieren beziehungsweise durch aufwändige unterirdische Lösungen unsichtbar zu machen, sondern alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer in städtebaulich maßstäblicher Form weiterhin gleichberechtigt zuzulassen. Das heißt, dass bei allen baulichen Maßnahmen am innerstädtischen Straßennetz künftig Möglichkeiten der Redimensiierung zugunsten der Bewegungs- und Verweilqualität im Stadtraum für Fußgänger und Radfahrer beachtet werden sollten.“¹⁵

„Der Grad, die Attraktivität und die Zuverlässigkeit von Mobilität sind ausschlaggebend für die urbane Qualität der Innenstädte. Demnach erfordert die künftige verkehrliche Erschließung der Kölner Innenstadt strategisch ausgerichtete und aufeinander abgestimmte Lösungen. Es hat sich gezeigt, dass kurz- bis mittelfristig die Strategie der kleinen Schritte die sinnvollste und praktikabelste ist. Hierbei wird innerstädtischen Schnellstraßen der urbane und maßstäbliche Charakter zurückgegeben, werden Straßenräume im Kernbereich behutsam zu Mischverkehrsflächen umgestaltet sowie der ruhende Verkehr in der Innenstadt neu organisiert und sortiert. Ein großer Nutznießer dieser Maßnahmen ist der Fuß- und Radverkehr. Auch die Stadtbahn soll im Bereich der Innenstadt wieder ein integraler Bestandteil der Stadtgestalt werden.“¹⁶

„Von großen kostspieligen Infrastrukturlösungen (Tunnel) wird mittelfristig Abstand genommen, da in diesem Zeitraum keine Chance für die Finanzierung und Realisierung gesehen wird.

¹⁴ <http://www.masterplan-koeln.de/Der-staedtebauliche-Masterplan.84.0.html>, abgerufen am 11.11.2015

¹⁵ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 138. Köln 2009

¹⁶ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 146. Köln 2009

Das heißt jedoch nicht, dass die in der Vergangenheit diskutierten "großen Lösungen" ein für alle mal verworfen werden sollen. [....] Da es jedoch für die Entwicklung der Innenstadt fatal wäre, zwischenzeitlich überhaupt keine Verbesserung der Erschließung der Kölner Innenstadt vorzunehmen, sollen kleinere, kostengünstige und flexiblere Maßnahmen schrittweise und wenn möglich sofort umgesetzt werden.“¹⁷

Die Publikation zum Masterplan für Köln enthält neben den Grundzügen der Planungsvorstellungen auch eine Bewertung durch die politischen Kräfte in Köln. Zum Thema Verkehr soll folgendes Statement angeführt werden:

„ ... Einer der Schwerpunktthemen ist die städtische Mobilität: Wie kann man eine zukunftstaugliche verkehrliche Infrastruktur schaffen, die neben ihrer Funktionalität auch stadtgestalterische Qualität bietet? Wie kann man die Konflikte zwischen Verkehr und Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen lösen? Dabei vollzieht Speer den Paradigmenwechsel von der autogerechten zur menschengerechten Stadt. Der Plan konzentriert sich auf einfache oberirdische Lösungen, Rückbau von überbreiten Verkehrsschneisen und Mischverkehrsflächen statt Fußgängerzonen. ... “¹⁸

Diese Aussagen werden im Masterplan in recht konkrete Vorschläge für den Umbau der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt:

neue Brücken

„Die Öffnungen der Ringe zum Rheinraum im Bereich Theodor-Heuss-Ring und Ubierring sowie die Qualität möglicher rheinquerender Fuß- und Radwegeverbindungen sollte bei einer Gesamtbetrachtung des großen Boulevards Berücksichtigung finden.“¹⁹

Hohenzollernbrücke

„Im Falle einer Verbreiterung der nördlich der Hohenzollernbrücke angehängten Fuß- und Radwegeverbindung ist deren mögliche Verlagerung durch den Bau eines vierten Brückensegments in Betracht zu ziehen.“²⁰

Severinsbrücke

„Durch den Ersatz der nordöstlichen Verbindungsrampe mittels einer Blockumfahrung Perlengraben / Blaubach und der süd-

¹⁷ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 146. Köln 2009

¹⁸ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 166. Köln 2009

¹⁹ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 42. Köln 2009

²⁰ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 115. Köln 2009

westlichen Verbindungrampe durch eine direkte Führung einer Parallelrampe von der Tel-Aviv-Straße zur Severinsbrücke kann der gesamte, derzeitig planfreie Knotenpunkt von den raumgreifenden Verbindungsrampen befreit werden. Dies schafft mehr baulich nutzbare Fläche und verkürzt bzw. verbessert die Querbarkeit der Straßenräume zwischen den angrenzenden Vierteln. Im Sinne der generell angestrebten Verkehrsflächenreduzierung könnte die derzeit offene Stadtstruktur im Bereich des Brückenkopfs sinnfällig geschlossen und damit baulich nutzbarer Stadtraum zurückgewonnen werden. Durch den Ersatz des bogenförmigen und raumgreifenden Zubringers, der östlichen Zubringerstraße, durch eine nördlich der Brücke geführte Parallelrampe könnte auch hier analog zum Umgang mit der linken Rheinseite durch die Redimensionierung der verkehrlichen Anlagen die Trennwirkung im räumlichen Gefüge des Quartiers durch eine flankierende Bebauung aufgehoben werden.“²¹

Ringe

„Die Ringe sollten, in ihrer Funktion und Wirkung als typologische Reihung europäischer Großstadtstraßen, weiterhin entsprechende Verkehre aufnehmen. Der Funktion des Boulevards entsprechende Straßenräume sind nicht nur verkehrlich notwendig, sondern auch städtebaulich erwünscht. Die Lebendigkeit und Geschäftigkeit einer Großstadt wie Köln muss sich auch und gerade im Bild dieses großartigen Straßenzuges ausdrücken. Die Frage der Fahrgeschwindigkeit ist dabei unstrittig nicht im Sinne einer innerstädtischen Hochleistungsstraße zu verstehen. Eines der Grundprinzipien der Neugestaltung der Ringe sollte sein, den seitlichen Fußgängerbereichen mehr Platz und Aufenthaltsqualität zu verschaffen.“²²

Neumarkt

„Am Neumarkt empfiehlt der Masterplan, die nördliche Umfahrung durch den Individualverkehr auf die Südseite des Platzes zu verlegen. Im Sinne einer besseren Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität wird der Platz damit dichter an die Fußgängerachse Mittelstraße - Schildergasse herangeführt.“²³

Nord-Süd-Fahrt

„Nord-Süd-Fahrt und Ost-West- Achse legen sich als zentrale Innenstadtarterien und Durchmesserstraßen in Form eines

²¹ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 69. Köln 2009

²² Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 74. Köln 2009

²³ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 104. Köln 2009

Achsenkreuzes über den Kern der Innenstadt. Die Nord-Süd-Fahrt spannt sich hierbei gewissermaßen als Sehne in den Bogen der Ringe. Sie stellt zusammen mit der Inneren Kanalstraße (Innerer Grüngürtel) und der Rheinuferstraße (Stadtraum Rhein) eine der wichtigen Nord-Süd-Verbindungen dar. Sie ist, wie auch die anderen, stark durch Durchgangsverkehr geprägt. Hierbei ist sie die einzige Verkehrsachse, welche die Innenstadt mittig durchquert und somit nicht nur wichtigen verkehrlichen, sondern auch besonderen städtebaulichen Ansprüchen genügen muss. Als Relikt der autogerechten Stadt bedarf ihre derzeitige Dimensionierung einer kritischen Betrachtung hinsichtlich einer zukünftigen maßstäblichen Anpassung an den Stadtraum.“²⁴

„Nicht nur in dem oben beschriebenen Abschnitt, sondern im gesamten Bereich der Innenstadt muss sich die Nord-Süd-Fahrt unter Beibehaltung ihrer Leistungsfähigkeit künftig in Bezug auf ihre Dimension und Gestaltung maßstäblicher als bislang in den Stadtraum der Innenstadt einfügen. Die Querschnittsaufteilung ist deutlich vom Individualverkehr dominiert, sie zerschneidet den Stadtraum. Zur Verbesserung der Bewegungsspielräume und der Aufenthaltsqualität für Fußgänger sollen die Gehwege verbreitert, die Fahrstreifen auf das notwendige Maß reduziert und die Querbarkheit wesentlich verbessert werden.“²⁵

Vernetzung der Haupteinkaufsstraßen

„Hier ist es das Ziel, die Linearität und Dominanz der Fußgängerzonen zu reduzieren und eine homogene Vernetzung durch Umgestaltung der Verkehrsräume zwischen Hohe Straße und Hohenzollernring zu schaffen. Dies kann durch die Umgestaltung der Straßenräume in gemischt genutzte Verkehrsflächen geschehen. Dadurch wird eine Aufwertung der Straßen erreicht, die ebenso zu einer Erhöhung der Qualität für Fußgänger und Radfahrer führt. Ziel ist die Vernetzung der Haupteinkaufsbereiche von einzelnen Rundgängen im Sinne eines Netzsystems.“

26

Reorganisation Kfz-Parken

„Ein wesentlicher Faktor zum Erfolg ist auch die schrittweise Reorganisation des Parkens. Öffentliches Parken sollte vermehrt am Rand der Kernzone platziert werden. Bestehende

²⁴ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 46. Köln 2009

²⁵ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 98. Köln 2009

²⁶ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 110. Köln 2009

Parkhäuser in der Kernzone sollten dahingehend überprüft werden, inwieweit sie den Anwohnern zur Verfügung gestellt werden können. Es wird dringend angeraten, eine umfassende Parkraumuntersuchung im Bereich der Kernzone durchzuführen. Die Ergebnisse können wesentlich dazu beitragen, eine kleinteilige, aber hoch wirksame Reorganisation nachhaltig zu entwickeln.“²⁷

Diese Aussagen zur Umgestaltung des Verkehrs in der Kölner Innenstadt werden durch das Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt aufgegriffen und in die konkrete Maßnahmenplanung übersetzt. Damit ist das Radverkehrskonzept Innenstadt eine Teilstudie des Masterplans Innenstadt.

²⁷ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 111. Köln 2009

2 Bürger- und Akteursbeteiligung

2.1 Radfahren in der Kölner Innenstadt im Fokus des Bürgerinteresses

Bürgerhaushalt 2008

Schon im ersten Bürgerhaushalt von 2008 wurde deutlich, dass die Förderung des Radverkehrs eines der zentralen Bürgeranliegen war.²⁸ Alleine 22 der 100 meist genannten Vorschläge betrafen den Radverkehr in der Kölner Innenstadt. Die wichtigsten Wünsche waren:

- großräumige Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung schaffen
- die Ringe und die West-Ost-Achse optimieren
- Verbindungen von allen Stadtteilen in die Innenstadt herstellen
- die Netzlücke auf der Domplatte schließen.

Website des Fahrradbeauftragten

Zusätzlich gehen im Team des Fahrradbeauftragten täglich viele Hinweise zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ein. Die wesentlichen Handlungsfelder in der Kölner Innenstadt sind hier:

- Netzlücken schließen
- Infrastruktur neu schaffen
- Infrastruktur optimieren
- Übergänge für Radfahrer schaffen
- Kfz-freie Straßen anordnen
- Einbahnstraßen öffnen
- Fußgängerzonen für Radfahrer öffnen.

Diese Vorschläge wurden zu Beginn der Bürger- und Akteursbeteiligung gesichtet und verortet.

Die Vorschläge, die nicht verortbar waren, betrafen im Wesentlichen folgende Themen und wurden teilweise konträr bewertet:

- Benutzungspflicht: aufheben bzw. nicht aufheben
- Schutzstreifen: Mehr markieren bzw. keine weiteren markieren, nur mit genügendem Sicherheitsabstand zu parkenden Autos markieren

²⁸ <http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/mitwirkung/buergerhaushalt/>, abgerufen am 30.10.2015

- Mischverkehr: generell Tempo 30 in der Innenstadt, bei geringen Verkehrsstärken MIV und Radverkehr mischen bzw. kein Mischverkehr, auch nicht auf Tempo 30-Straßen
- Auf stark von Fußgängern frequentierten Abschnitten Radwege mit Piktogramm markieren
- Kfz-Parkplätze in die Parkhäuser verlagern
- Optimierung der Radverkehrsführung an den Ampeln
- Radschnellwege bzw. die Fortführung von Radschnellwegen in die Innenstadt.

Die Vorschläge, die nicht zu verorten waren, wurden tabellarisch dokumentiert.

Darüber hinaus gab es auf dem Webportal des Fahrradbeauftragten Vorschläge, die sich nicht auf das Netzkonzept beziehen, aber im laufenden Geschäft oder in anderen Projekten bearbeitet werden:

- Optimierung der Fahrradabstellmöglichkeiten, Konzept zur Fahrrad“leichen“entsorgung
- Optimierung der Fahrradwegweisung
- Optimierung Winterdienst
- Optimierung Radverkehrsführung an Baustellen
- Kommunikationskampagne zur Öffnung von Einbahnstraßen, Radwegebenutzungspflicht, mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.

All diese Anregungen von Bürgern wurden gesichtet, aufgearbeitet und dokumentiert. Die Ergebnisse wurden in der ersten Bürgerversammlung vorgestellt.

2.2 Kommunikationsstruktur

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt war in einen intensiven Beteiligungsprozess eingebunden, der die Rückkopplung zwischen Konzepterarbeitung und Zielgruppen bzw. Akteuren der Stadtgesellschaft sicher gestellt hat.

Die Beteiligung wurde in zwei Formate unterschieden:

- Zum einen gab es drei Bürgerinformationsveranstaltungen, die über die Presse und den Newsletter des Fahrradbeauftragten beworben wurden, und die allen offen standen.

- Zum anderen wurden in zwei Facharbeitskreissitzungen alle politischen Vertreter aus Bezirksvertretung und Verkehrsausschuss, die Träger öffentlicher Belange, wie z.B. IHK, KVB, Universität, usw. sowie alle Verkehrsinitiativen und Verbände wie Behinderten- und Seniorenverbände aufgefordert, im Facharbeitskreis Radverkehr mitzuwirken.

Eine Übersicht über die Verzahnung von Konzepterarbeitung und Beteiligung sowie eine Einordnung in die Zeitschiene bietet folgende Abbildung:

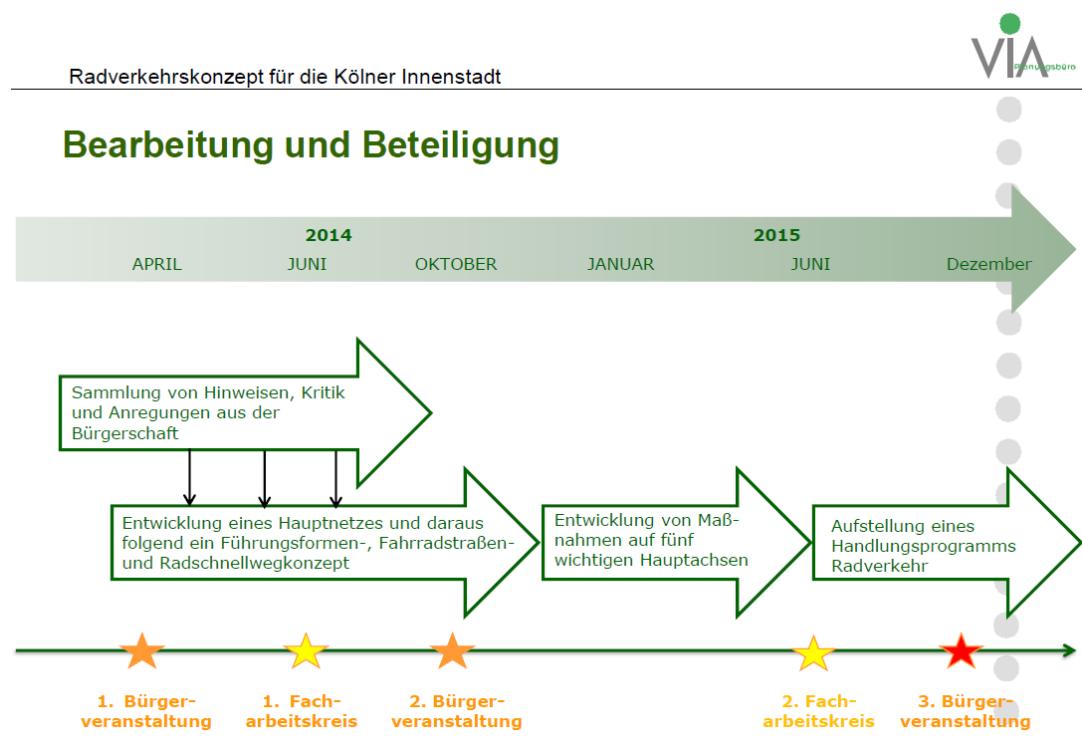


Abbildung 2-1: Schema zum Ablauf der Bürger- und Akteursbeteiligung

Neben den fünf Beteiligungsterminen fanden zahlreiche weitere Informationstermine mit den verschiedensten Akteuren durch Auftraggeber und Auftragnehmer statt:

- Information von Bezirksvertretung Innenstadt und Verkehrsausschuss
- Information der Ratsfraktionen
- Information der Verkehrsinitiativen.

2.3 Bürgerversammlungen

1. Bürgerversammlung: Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung für die Bürgerbeteiligung fand am 7. April 2014 statt. Die folgende Abbildung zeigt die Tagesordnung:

Der Oberbürgermeister	Stadt Köln
Tagesordnung	
18:00 bis 18:15 Begrüßung	
	Herr Bezirksbürgermeister Andreas Hupke
	Herr Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik
18:15 bis 18:25	„Wir bewegen NRW“
	Film der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
18:25 bis 18:50	Radverkehr – Mobilität der Zukunft?
	Vortrag Franz Linder, Planerbüro Südstadt / P3, Köln
18:50 bis 19:15	Radverkehr in der Kölner Innenstadt – Wo stehen wir heute, und was wollen wir erreichen?
	Vortrag Peter Gwiada, Planungsbüro VIA, Köln
19:15 bis 19:20	kurze Pause
ab 19:20	Diskussion, Vorschläge und Anregungen

Amt für Straßen und Verkehrstechnik – Verkehrsplanung

07.04.2014

2

Abbildung 2-2: Tagesordnung für die erste Bürgerversammlung

Der Film der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW ist auf der Website der AGFS eingestellt: <http://www.agfs-nrw.de/>.

Die Vorträge sind auf der Website der Stadt Köln einsehbar: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>.

Diskussionsergebnisse

Den Anwesenden wurde die Möglichkeit gegeben, schriftlich Ihre Anregungen und Fragen an die anwesenden Fachplaner zu stellen. Die Moderation sammelte die Postkarten vor der Diskussion ein und sortierte die Hinweise thematisch, so dass diese unter Beteiligung von Plenum und Podium diskutiert werden konnten.

Die folgenden Themenbereiche wurden anlässlich der Auftaktveranstaltung diskutiert:

Thema Brücken

- Für die Südbrücke wurde eine Verbindung von der Alteburger Straße zum Poller Kirchweg angeregt.

Thema Nord-Süd-Verbindung

- Für die Severinsbrücke wurde eine direktere Zufahrt auf die Brücke gefordert, wobei auch eine Furt über die Zufahrten vom Rheinufer vorgeschlagen wird. Das gleiche soll auch für die Deutzer Seite geprüft werden.
- Für die Hohenzollernbrücke wird die Überfahrt über den Roncalliplatz gefordert, ebenso eine Anbindung des nördlichen Stegs an das Rheinufer und den Breslauer Platz.
- Auch eine zusätzliche Fuß- und Radbrücke wird in die Diskussion gebracht.
- Im Zuge der Nord-Süd-Fahrt soll der Tunnel unter dem Weltstadthaus frei gegeben werden.
- Eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung ist auch zwischen Nord-Süd-Fahrt und Ringen erforderlich. Größtenteils ist diese Verbindung bereits fahrbar, allerdings muss eine bessere Querung des Neumarktes erreicht werden.
- Eine Alternative zum Rheinufer an der Altstadt ist erforderlich. Dazu wird angeregt, im Rheinfertunnel einen Fahrstreifen zum Radweg umzuwidmen oder eine angenehme oberirdische Verbindung herzustellen.
- Eine weitere Nord-Süd-Verbindung wird im Zuge der historischen Achse Hohe Straße gesehen. Die Fußgängerzonen sollen außerhalb der Geschäftszeiten geöffnet werden. Die parallele Führung über Marsfortengasse / Sandkaul soll Fahrstraße und in beide Seiten befahrbar gemacht werden.
- Eine bessere Querbarkeit des Ebertplatzes ist herzustellen.
- Auch der Verkehrsknoten Krefelder Straße / Hansaring / Weidengasse wird als zu verbessern genannt.

Thema Tempo 20/30

- Tempo 30 wird als Regelgeschwindigkeit gefordert, da dann eine Koexistenz zwischen Kfz und Rad eher möglich wird.
- Für die Geschäftsstraßen kann über Tempo 20-Zonen oder Shared Space nachgedacht werden.

Thema Lichtsignalanlagen (LSA oder „Ampel“)

- Es werden weniger LSA in der Innenstadt gefordert.
- Die LSA sollen Radfahrer freundlicher geschaltet werden.
- An Abbiegespuren und an Dreiecksinseln soll der Radverkehr direkt geführt werden.

Thema Einbahnstraßen

- Es wird bemängelt, dass Induktionsschleifen Radfahrer oft nicht erkennen. Die Verwaltung sagt zu, dass spezielle Fälle geprüft werden.
- Ob Einbahnstraßen geöffnet sind, wird von Autofahrern oft nicht erkannt. Die Einbahnstraßen sollten daher verstärkt mit Piktogrammen markiert werden.
- Außerdem tut Aufklärung not, da die Autofahrer immer noch entgegenkommende Radfahrer abdrängen.
- Auf der Herzogstraße liegt das Parken falsch, so dass Ausweichen schwierig ist.
- Die Deutzer Freiheit wird als konfliktträchtig angesehen.
- Eine baldige Öffnung des Mauritiussteinweges wird angemahnt.

Die Anregungen aus der Auftaktveranstaltung sind an dieser Stelle schlaglichtartig dokumentiert, alle relevanten Hinweise fanden nach Abstimmung mit der Stadt Köln Eingang in die weitere Konzeptbearbeitung.

2. Bürgerversammlung

Die zweite Bürgerversammlung fand am 20. Oktober 2014 statt:

Der Oberbürgermeister



Tagesordnung

18:00 bis 18:15

Begrüßung

Herr Bezirksbürgermeister Andreas Hupke

Herr Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik

18:15 bis 19:00

Netzkonzept: Führung des Radverkehrs auf dem Hauptnetz in der Kölner Innenstadt

Peter Gwiada, Planungsbüro VIA, Köln

19:00 bis 19:30

Statements der Akteursgruppen zum Netzentwurf

Herr Hupperts (IHK)

Herr Mußmann (ADAC)

Herr Schalke/Herr Kissenbeck (ADFC, REWK, VCD)

ab 19:30

Diskussion

Abbildung 2-3: Tagesordnung für die zweite Bürgerversammlung

In der zweiten öffentlichen Bürgerversammlung wurde der aktuelle Stand der Bearbeitung erläutert und ein Entwurf für das Hauptnetz des Radverkehrs in der Innenstadt präsentiert und zur Diskussion gestellt. Vertreter der Industrie- und Handelskammer (IHK), des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs (ADAC), des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) und die Gruppe „Radexpresswege Köln“ (REWK) hatten die Möglichkeit, auf dem Podium Statements zu den präsentierten Zwischenergebnissen abzugeben.

Die Industrie- und Handelskammer begrüßte in ihrem Statement grundsätzlich die zielgerichtete Förderung des Radverkehrs und weist darauf hin, dass der Einzelhandel bereits sehr gut auf die sich wandelnde Mobilitätskultur reagiere. Dennoch sollte in der Planung berücksichtigt werden, dass die Kölner Innenstadt das Ziel zahlreicher Besucher ist, welche mit dem MIV oder den ÖPNV anreisen. Darüber hinaus muss die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts Innenstadt für den Lkw-Verkehr, Kurier- und Expressdienste etc. erreichbar bleiben. Sollten im Radverkehrskonzept Flächen umverteilt werden, könne dies nicht auf Kosten des fließenden MIV geschehen.

Der ADAC wies auf die zu erwartende Bevölkerungszunahme in den kommenden Jahren und das dadurch wachsende Verkehrsvolumen hin. Verkehrsplanung müsse unter Berücksichtigung der steigenden Verkehrsmengen grundsätzlich integriert erfolgen. Weiterhin hält der ADAC eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser für möglich, in den Wohngebieten müssen zunächst Quartiersgaragen geschaffen werden, um das Parken im öffentlichen Raum zu unterbinden. Die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Regelung in der Innenstadt beurteilt der ADAC kritisch.

ADFC, VCD und REWK formulierten in ihrem gemeinsamen Statement folgende grundlegende Anforderungen:

- Verständlichkeit durch einfache Standards
- 30 bis 50 km/h im gelben Netz
- Straßen im grünen Netz als Fahrradstraßen
- Tempo 30 in der Fläche (außerhalb der Hauptachsen)
- Abschaffung der Benutzungspflicht
- Freigabe der Einbahnstraßen als Standard.

Darüber hinaus formulierten die Verbände insgesamt 44 Einzelforderungen, welche in die weitere Ausarbeitung des Konzepts einflossen. 31 der 44 Anregungen von ADFC, VCD und REWK wurden in die weitere Planung des Radverkehrskonzepts aufgenommen oder flossen in anderer Form in die Tätigkeit der Stadtverwaltung ein.

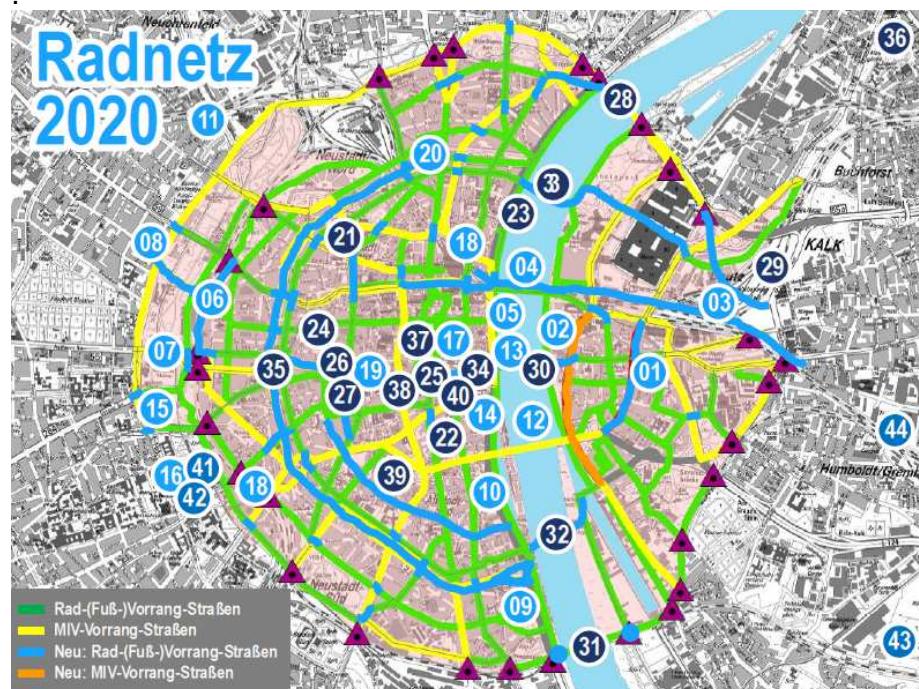


Abbildung 2-4: Übersichtsplan der 44 Anregungen von ADFC, VCD und REWK

Bei der anschließenden Diskussion mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern wurden zahlreiche Anregungen und Hinweise zum künftigen Radhauptnetz in der Kölner Innenstadt abgegeben.

Die Materialien und Vorträge sind auf der Website der Stadt Köln einsehbar:
<http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>.

3. Bürgerversammlung Abschlussveranstaltung

Die Abschlussveranstaltung für die Bürgerbeteiligung fand am 14. Dezember 2015 statt:



Tagesordnung

18:00 bis 18:10	Begrüßung Andreas Hupke, Bezirksbürgermeister Franz-Josef Höing, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr
18:10 bis 18:30	Das Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA
18:30 bis 19:30	Themenstationen - Die zentralen Themen des Radverkehrskonzeptes werden an Stationen präsentiert, diskutiert und bewertet Bürgeranregungen, Netzkonzept und Zielgruppen (Posterpräsentation) Maßnahmen zum Fahrradstraßenkonzept (Peter Gwiasda) Maßnahmen zu Radverkehrsführung an Nord-Süd-Fahrt, Achse Bäche – Deutz und Rheinufer (Franz Linder, Andrea Fromberg, Klaus Harzendorf) Maßnahmen zur Radverkehrsführung an Zülpicher und Gladbacher Straße (Jörg Thiemann-Linden, Peter Lemke) Umsetzungshorizonte und Prioritäten (Jürgen Möllers, Lena Erler)
19:30 bis 20:30	Podiumsdiskussion Stellungnahmen zu den Diskussionsbeiträgen aus den Themenstationen Stellungnahme der Verwaltung zur Umsetzung und Finanzierung des Radkonzeptes (Moderation: Andreas Hupke)

Amt für Straßen und Verkehrstechnik – Verkehrsplanung

14.12.2015

Abbildung 2-5: Tagesordnung für die dritte Bürgerversammlung

Den Anwesenden wurde die Möglichkeit gegeben, an den Themenstationen die zentralen Themenkomplexe des Radverkehrskonzeptes noch einmal mit den Experten zu diskutieren sowie Anregungen und Hinweise zu geben. Die wesentlichen Diskussionsbeiträge an den Themenstationen wurden schriftlich fixiert und für die Podiumsdiskussion im Anschluss aufbereitet.

Anregungen und Hinweise konnten im Rahmen der Abschlussveranstaltung schriftlich formuliert und eingereicht werden. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, sich per Email an das Team des Fahrradbeauftragten bis Ende Januar 2015 zu wenden. ADFC, VCD und die Initiative #ringfrei haben Stellungnahmen zum Radverkehrskonzept formuliert. Alle Anregungen sind dokumentiert und bewertet worden.

Die Vorträge und Materialien sind auf der Website der Stadt Köln einsehbar: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>.

2.4 Facharbeitskreise

1. Facharbeitskreis

Der erste Facharbeitskreis fand am 30. Juni 2014 statt und lag damit zwischen der ersten und zweiten Bürgerveranstaltung. Der Arbeitskreis hatte folgende Tagesordnung:

Tagesordnung

16:00 bis 16:15	Begrüßung Klaus Harzendorf Herr Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik
16:15 bis 16:30	Kernthesen zum Radverkehr in der Kölner Innenstadt – Wo stehen wir, wo wollen wir hin? Input durch Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA, Köln
16:30 bis 17:00	Chancen und Probleme der Radverkehrsförderung aus der Sicht der Teilnehmer Präsentation der Ergebnisse der Kurzumfrage
17:00 bis 17:10	kurze Pause
17:10 bis 18:30	Arbeit in den Workshops
18:30 bis 19:00	Kurzbericht aus den Workshops und Ausblick auf das weitere Verfahren

Amt für Straßen und Verkehrstechnik – Verkehrsplanung

30.06.2014

1

Abbildung 2-6: Tagesordnung für den ersten Facharbeitskreis

Ergebnisse der Vorab-Befragung

Die Teilnehmer sind vor der Veranstaltung gebeten worden, in einer Kurzumfrage Fragen zu der zukünftigen Rolle des Radverkehrs in der Kölner Innenstadt schriftlich zu beantworten. 17 Personen kamen dieser Aufforderung nach. Die wesentlichen Ergebnisse waren:

- Der Radverkehr wird 2020 einen deutlich höheren Modal Split-Anteil von 25% haben.
- Radverkehrsinfrastruktur muss an Haupt- und Nebenstraßen vorhanden sein.
- Um die Unfallrisiken zu senken, muss vor allem das Geschwindigkeitsniveau des Straßenverkehrs gesenkt werden.
- In Konfliktfällen auf dem Hauptrad routennetz sollen die Verkehrsarten Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV bevorzugt werden, der fließende und vor allem der parkende Kfz-Verkehr sollen nachrangig behandelt werden.
- Als wichtigste Maßnahmen zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur wurden genannt: Radverkehrsinfrastruktur verbessern, Hauptroutennetz mit Hauptachsen realisieren und fahrradfreundliche Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) installieren.

Die Kurzbefragung stand nicht unter dem Anspruch, repräsentative Ergebnisse zu erheben, doch geben die Antworten – trotz der in manchen Fragestellungen festzustellenden Varianz der Antworten – ein erstes Stimmungsbild der Akteure in der Stadtgesellschaft wieder.

In den einzelnen Workshops wurden die Themen „Zukunftsperspektiven des Radverkehrs“, „Führungsformen im Radverkehr“ und „Unfälle und Sicherheitsdefizite“ diskutiert. Darüber hinaus erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in den anschließenden zwei Monaten weitere Fragen und Anregungen an Verwaltung und Gutachter zu senden. Die Vorträge und die Protokolle aus den Workshops sind auf der Website der Stadt Köln einsehbar: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>.

2. Facharbeitskreis

Der zweite Facharbeitskreis fand am 8. Juni 2015 statt und lag damit zwischen der zweiten und dritten Bürgerveranstaltung. Der Themen schwerpunkt lag auf der Maßnahmenplanung. Die Tagesordnung war folgende:

Der Oberbürgermeister



16:00 bis 16:15

Tagesordnung Begrüßung

Klaus Harzendorf, Amtsleiter, Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Jürgen Möllers, Fahrradbeauftragter der Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik

16:15 bis 16:45

Inputvortrag: Stand der Bearbeitung

Netzänderungen, Führungsformen, Fahrradstraßenkonzept, Maßnahmen

Peter Gwiada, Planungsbüro VIA, Köln

16:45 bis 17:15

Zeit für Rückfragen zum Stand der Bearbeitung

17:15 bis 18:15

Arbeiten in Workshops

WS 1: Fahrradstraßenkonzept (Moderation: Peter Gwiada)

WS 2: Radverkehrsführung auf der Nord-Süd-Fahrt (Moderation: Lena Erler)

WS 3: Radverkehrsführung vom Barbarossaplatz bis zum Stadthaus
(Moderation: Andrea Fromberg)

WS 4: Radverkehrsführung im Rheinufertunnel und Alternativen (Moderation: Franz Linder)

WS 5: Radverkehrsführung auf der Zülpicher Straße, Gladbacher Straße
(Moderation: Jörg Thiemann-Linden)

18:15 bis 18:45

Ergebniszusammenfassung und weiteres Verfahren

Amt für Straßen und Verkehrstechnik – Verkehrsplanung

08.06.2015

1

Abbildung 2-7: Tagesordnung für den zweiten Facharbeitskreis

**Ergebnisse der
Workshop-Arbeit**

**Workshop 1:
Fahrradstraßenkonzept**

Nachdem in einem Einführungsvorschlag ein Kurzüberblick über den Stand der Bearbeitung und die zentralen Fragestellungen in den Workshops gegeben wurde, arbeiteten die Teilnehmer in den Workshops zu den „Big 5“, den wichtigsten Maßnahmenkomplexen in der Kölner Innenstadt vertieft weiter. Die wesentlichen Ergebnisse waren:

Das Fahrradstraßennetz der Stadt Köln soll ein einheitliches Design aufweisen. Damit Fahrradstraßen als Hauptachsen des Radverkehrs sichtbar werden, sollen sie nicht nur beschildert, sondern auch markiert und mit Piktogrammen versehen werden.

Die Mehrheit der Workshop-Teilnehmer hat sich für die Verwendung der Signalfarbe Rot, z.B. an Einmündungen und anderen Konfliktflächen, entschieden.

Weitgehende Einigkeit bestand darin, Infokampagnen als begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum zentralen Element bei der Einführung der Fahrradstraßen zu machen.

Die Radverkehrsführung am Neumarkt ist der neuralgische Punkt, mit dem die Fahrradstraßenachse zwischen Volksgarten und Bildungslandschaft Nord steht oder fällt. Hier soll der Vorschlag von VIA, den Radverkehr direkt in die Straße Im Lach zu führen, kurzfristig geprüft werden.

Die Teilnehmenden waren der Ansicht, dass der südliche Abschnitt der Nord-Süd-Fahrradstraßenachse zwischen Ring und Neumarkt als Sofortmaßnahme in Verbindung mit der Ertüchtigung des südlichen Teils der Fahrradstraßenachse auf den Wällen vom Rothgerberbach bis zum Rhein als Sofortmaßnahme umgesetzt werden soll. Dabei kann auch ein vereinfachtes Straßendesign verwendet werden. Auf eine Infokampagne sollte jedoch nicht verzichtet werden. So kann ein erster Netzzusammenhang im Fahrradstraßennetz erreicht werden.

**Workshop 2:
Nord-Süd-Fahrt**

Die Teilnehmer des Workshops 2 schlagen vor, die Rampe unter dem Weltstadtaus für den Kfz-Verkehr zu sperren. Die Kfz-Ströme in Richtung Deutz (Linksabbieger) könnten durch den Tunnel, die Neuköllner Straße und über die Bäche geleitet werden. Es wird vorgeschlagen, für den Rechtsabbieger in Richtung Neumarkt einen U-Turn bereits vor dem Knoten Neuköllner Straße/ Blaubach einzurichten, um lange Umwege über Bäche und Ringe zu vermeiden. Diese Möglichkeit solle prioritätär geprüft werden.

Für die übrigen Abschnitte ist folgende Umsetzungsreihenfolge erwünscht:

1. Abschnitt zwischen Ringen und Bächen und anschließend bis zur Ost-West-Achse
2. Abschnitt An den Dominikanern bis Brüdergasse
3. Abschnitt An den Dominikanern bis Ebertplatz.

**Workshop 3:
Barbarossaplatz bis Deutz**

Die Achse wird als eine der wichtigsten Ost-West-Hauptachsen durch Köln bewertet, die jedoch heute zumindest im linksrheinischen Teil keine Radfahrinfrastruktur aufweist. Diese Netzlücke soll unbedingt geschlossen werden, da so neue schnell und direkt zu befahrene Verbindungen für den Radverkehr möglich werden. Die Route ist nach Ansicht der Teilnehmenden so wichtig und alternativlos, dass auch Einschnitte in die Kfz-Infrastruktur (Spurigkeit, Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, Sicherung des Radverkehrs durch LSA-Anpassungen bzw. -Neubau) gerechtfertigt sind.

Die Teilnehmenden wünschen sich folgende Maßnahmen als Sofortmaßnahmen:

1. Direkte Führung des Radverkehrs auf einer Shared Bike Lane auf die Severinsbrücke vom Gotenring nach Westen fahrend und Integration des Radverkehrs in die LSA in der Auffahrt zur Severinsbrücke. Absenkung des Bordsteins zur Auffahrt auf den getrennten Fuß-/Radweg.
2. Markierung eines Radfahrstreifens auf der Achse Rothgerberbach von Barbarossaplatz bis zum Knotenpunkt Mühlbach/Perlengraben unter Sicherung des geradeaus fahrenden Radverkehrs in den Mühlbach. Integration des Radverkehrs in die LSA-Knotenpunkte auf diesem Abschnitt in allen Fahrbeziehungen.
3. Schaffung von oberirdischen, direkten Verbindungen von der Severinsbrücke zur Severinstraße auf der südlichen Seite (über die Spielmannsgasse) und nördlichen Seite (direkte Führung über die Wiese).

**Workshop 4:
Rheinufer**

Von den Workshop-Teilnehmern wurde die Tunnelvariante vor der Führung über die Rheinpromenade favorisiert. Gänzlich ausgeschlossen wurde die Führung durch die Altstadt. Die Faktoren „Umwiegigkeit“, fahrradunfreundliche Bodenbeläge (Pflaster etc.) sowie weitere Erschwernisse in Form von Signalanlagen, dichten Auto- und Fußverkehren waren ausschlaggebend.

Im Weiteren wurden Führungsmöglichkeiten wie zum Beispiel „temporäre Mischverkehre“, „Boot-Taxi“, „Rheinradweg“ (in Erweiterung der Promenade) genannt.

Das Kosten-Verhältnis zwischen Tunnel- und Promenadenführung wurde durchaus kontrovers diskutiert. Die Teilnehmer waren mehrheitlich der Auffassung, dass im Hinblick auf die kontinuierlich steigende Bedeutung des Radverkehrs die direkte, ungestörte Führung des Radverkehrs und der Fahrkomfort, zumindest mittel- bis langfristig, für eine Tunnellösung sprechen – und damit für ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die Tunnel-Lösung wurde zumindest in der mittel- bis langfristigen Perspektive als Vorzugsvariante gesehen. Die anstehende Tunnel-Sanierung solle genutzt werden, um eine „Tunnel in Tunnel-Lösung“ mit baulich abgetrennter Radverkehrsführung, eigener Belüftung, Beleuchtung etc. zu prüfen. Der Prüfauftrag umfasst sowohl die verkehrlichen als auch die bautechnischen Parameter. Darüber hinaus wurde auf mittlere Sicht für die Beibehaltung der Führung über die Promenade plädiert. Die heutige Verkehrsregelung sollte beibehalten werden; eine bauliche oder markierungstechnische Separation des Fuß- und Radverkehrs wurde als „kontraproduktiv“ verworfen – ebenso die Realisierung von Kragwänden (Schiffe, etc.) und die Alternativroute durch die Altstadt.

Angeregt wurde auch, im Rahmen einer Ortsbegehung (Verwaltung, Planer) zu prüfen, inwieweit die baulich-verkehrlichen Bedingungen für den Radverkehr auf der Rheinpromenade verbessert werden können.

Workshop 5: Zülpicher Straße

Die Teilnehmer waren der Ansicht, dass eine Reduzierung des fließenden Kfz-Verkehrs nicht das Hauptproblem in der Zülpicher Straße löst: Im Neustadt-Abschnitt sollte aus Verkehrssicherheitsgründen der ruhende Verkehr als nachrangig gegenüber dem fließenden (Rad-)Verkehr entfallen und so eine sichere Radverkehrsverbindung in beiden Richtung mit Überholmöglichkeit der Straßenbahn entstehen.

Die Grundsatzdiskussion um zu wenige Pkw-Stellplätze kann an so einem zentralen Netzelement des Radverkehrs kein k.o.-Argument sein. Allerdings ist eine Quantifizierung der Veränderung für die politische Diskussion nötig, ggf. mit Hinweis auf nachts nicht ausgelastete Privatstellplätze z.B. im Unibereich. Mittelfristig könnte ein Anteil an Quartiersparken bei neuen Uni-Tiefgaragen-Projekten eingeplant werden.

Der Zülpicher Platz wird als Fußgängerzone (Straßenbahn & Radfahrer frei) gesehen. Zu klären bleibt, wie die beste Führung über das Schienenlabyrinth des Rings in Richtung Altstadt markiert werden könnte. Die weitere Führung Richtung Mauritiuskirche ist nur entlang der Hecke sinnvoll, nicht über den parallelen Parkplatz.

Als weiterer Gefährdungspunkt des Radverkehrs wird die Bahnunterführung gesehen. Ein Rad-Vorlauf in Richtung Innenstadt wird diskutiert. Die aus Sicht der Teilnehmer beste Lösung ist die Verschiebung der Haltestelle. Eine verbesserte Radfahrer-Querung an der Mensa wird gewünscht.

**Workshop 5:
Gladbacher Straße**

Vordringlich ist die Öffnung der Einbahnstraße Gladbacher Straße als Radfahrerverbindung in beide Richtungen. Angeregt wird die Prüfung, ob zu einem geeigneten Zeitpunkt die Einbahnrichtung nicht gedreht werden sollte, um einen Großteil der heute ca. 12.000 täglicher Kfz parallel zur Erftstraße / Maybachstraße zu vermeiden und so einen anderen Charakter der Gladbacher Straße im Quartier zu erreichen. Es wird befürchtet, dass wenn bis zur Nord-Süd-Fahrt mehrere LSA auf der Gladbacher Straße entfallen, könnte mit der Beschleunigung dieser Achse auch ein Kfz-Mehrverkehr Richtung Stadtzentrum entstehen.

Besonderes Augenmerk soll auf die Radverkehrsführung an der Erftstraße gelegt werden – heute ein Gefahrenpunkt aufgrund von zu hohen Geschwindigkeiten und Rotlicht-Verstößen der Kfz.

Im Hinblick auf die geringe Auslastung der nahen Tiefgarage am Kaiser-Wilhelm-Ring besteht für diesen Neustadtteil ein vergleichbar großes Tiefgaragenangebot zur Entlastung der Straßenräume.

Die Vorträge und die Protokolle aus den Workshops sind auf der Website der Stadt Köln einsehbar: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>.

Die Diskussionen und Ergebnisse der Bürgerversammlungen und Facharbeitskreise wurden detailliert dokumentiert, mit dem Auftraggeber intensiv diskutiert und abgestimmt und fanden Eingang in die weitere Bearbeitung des Projektes.

3 Unfallanalyse

Unfalldaten

Als Datengrundlage für die Unfallanalyse wurden die elektronisch erfassten Unfalldaten des Polizeipräsidiums Köln, Direktion Verkehr genutzt. Die Polizei stellte für den Stadtbezirk 1 (Kölner Innenstadt) alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in den Jahren 2008 bis 2012 zur Verfügung.

Unfallschwere

Die Schwere der Unfälle ist ein wesentliches Merkmal der Unfallanalyse. Die Bewertung der Unfallschwere wird nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in fünf Unfallschwerekategorien eingeteilt:

Kategorie 1: Unfall mit Getöteten (U(GT))

Kategorie 2: Unfall mit Schwerverletzten (U(SV))²⁹

Kategorie 3: Unfall mit Leichtverletzten (U(LV))

Kategorie 4: schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (U(SS))

Kategorie 5: sonstiger Unfall mit Sachschaden (U(LS)).

Abweichend von der üblichen Unfalldatenerfassung werden in Köln zusätzlich zwei weitere Kategorien erfasst:

Kategorie 6: Sonstiger Unfall mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderer berauscheinender Mittel

Kategorie 7: Sachschadensunfall mit Fahrerflucht in den Kategorien 4 bis 6

Unfalltypen

Ein zweites wesentliches Merkmal der Unfalluntersuchung ist der Unfalltyp. Der Unfalltyp beschreibt die Situation, in der es zum Unfall gekommen ist.

Zur Bestimmung des Unfalltyps ist allein die Beschreibung der Konfliktsituation ausschlaggebend, die Kategorien werden ausdrücklich nicht nach Unfallursache oder gar Schuldfrage vergeben. Daher ist in der Unfallanalyse, die hier vorgenommen wird, der Unfallverursacher nur näherungsweise über die Reihenfolge der Nennung anzunehmen. Die Unfallverursacherfrage bzw. die Schuldfrage klärt niemals die Polizei; dies ist eine rechtliche Fragestellung.

²⁹ Nach der Statistik der Straßenverkehrsunfälle des Statistischen Bundesamtes: Schwerverletzte sind Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden. Gesundheitsberichterstattung des Bundes 06.11.2013
http://www.gbe-bund.de/gbe10/abrechnung.prc_abr_test_logon?p_uid=gastq&p_aid=&p_knoten=FID&p_spache=D&p_suchstring=8960::Verkehrsunf%E4lle,%20Verkehrsunfall, abgerufen am 4.11.2013

Die Unfalltypen werden nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in sieben Kategorien, die in den Unfallkarten eine einheitliche Farbigkeit erhalten, eingeteilt:

- Typ 1: Fahrunfall (F); grün
- Typ 2: Abbiege-Unfall (AB); gelb
- Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK); rot
- Typ 4: Überschreiten-Unfall (ÜS); weiß
- Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV); hellblau
- Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV); orange
- Typ 7: Sonstiger Unfall (SO); schwarz

3.1 Radverkehrssicherheit in der Kölner Innenstadt

In den zur Verfügung stehenden Unfalldaten des Polizeipräsidiums Köln für die Kölner Innenstadt wurden alle Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung der Jahre 2008 bis 2012 im Geografischen Informationssystem (GIS) räumlich verortet und nach Unfallschwere, -typ und -beteiligung kategorisiert.

In der vorliegenden Unfallanalyse steht der Radverkehr im Fokus, der in der Regel nicht vertieft und kontinuierlich analysiert wird. Es hat sich aufgrund der im Vergleich zum Kfz-Verkehr geringeren Anzahl der Unfälle bewährt, mehrere Jahre in die Analyse mit einzubeziehen, um unfallauffällige Bereiche identifizieren zu können (Drei- oder wie in diesem Falle Fünfjahreskarte). Die größere Anzahl lässt statistisch abgesicherte Aussagen zu und ermöglicht so eine tiefere Auswertung als dies bei einer Jahresauswertung möglich wäre.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass gerade bei Unfällen mit nicht motorisierten Verkehrsbeteiligten nicht alle Unfälle polizeilich gemeldet werden und folglich auch nicht statistisch erfasst werden: So hat eine Studie der Unfallforschung der Versicherer in Münster nachgewiesen, dass dreimal mehr mit dem Fahrrad verunglückte Personen in den Krankenhäusern behandelt wurden, als Fahrradunfälle polizeilich gemeldet waren.³⁰ Dies betrifft in besonderem Maße Alleinunfälle.

Unfallzahlen und -entwicklung

Die Gesamtzahl aller Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung betrug in der Kölner Innenstadt in den Jahren 2008 bis 2012 3.174. In diesem

³⁰ [http://www.klinikum.uni-muenster.de/index.php?id=vollstaendiger_artikel&tx_ttnews\[tt_news\]=1005&cHash=f522f2063199ef74bc3ca4bcdf3dd5d6](http://www.klinikum.uni-muenster.de/index.php?id=vollstaendiger_artikel&tx_ttnews[tt_news]=1005&cHash=f522f2063199ef74bc3ca4bcdf3dd5d6), abgerufen am 24.09.2013

Zeitraum wurden demnach pro Jahr durchschnittlich 635 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Innenstadt von Köln polizeilich registriert. Die Betrachtung der Jahre 2008 bis 2012 zeigt eine relativ konstante Anzahl von durchschnittlich ca. 600 Unfällen mit Radfahrerbeteiligung, einzig das Jahr 2009 sticht durch besonders viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung heraus.

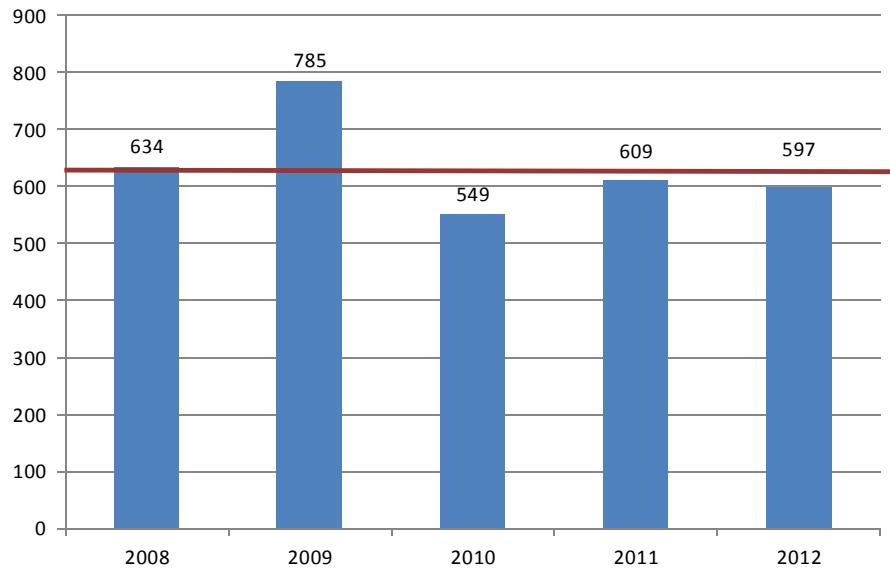


Abbildung 3-1: *Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalljahr (n=3.174)*

Auffällig ist darüber hinaus, dass in Köln im Vergleich mit der Unfallaufnahme in anderen Kommunen sehr viele Sachschadensunfälle polizeilich registriert werden. Diese nehmen in den Unfalldaten anderer Kommunen meist nur einen geringen Teil aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ein bzw. werden überhaupt nicht erfasst.

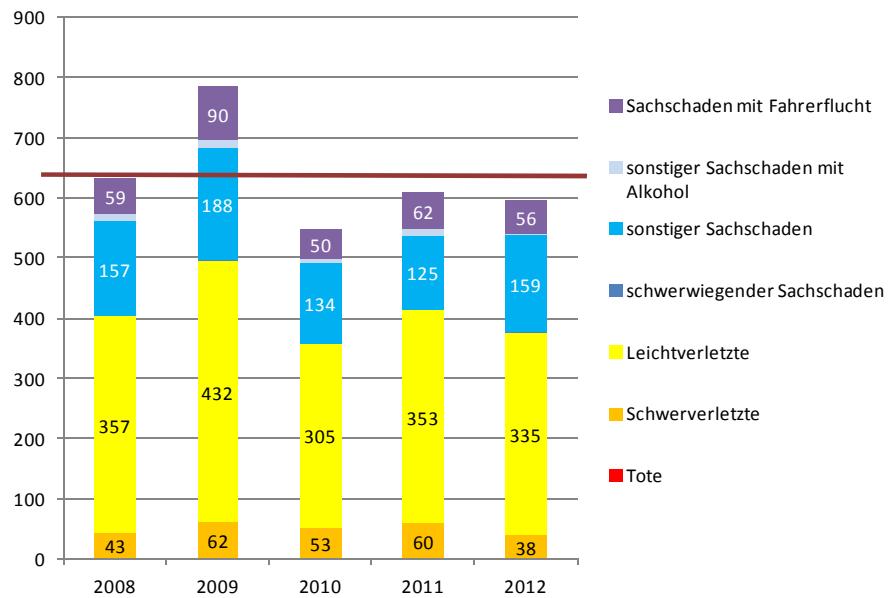


Abbildung 3-2: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalljahr und Unfallschwere (n=3.174)

Um die Ergebnisse vergleichen zu können, werden auch in den Kölner Unfalldaten im Folgenden nur die Unfälle mit Personenschäden weiter untersucht.

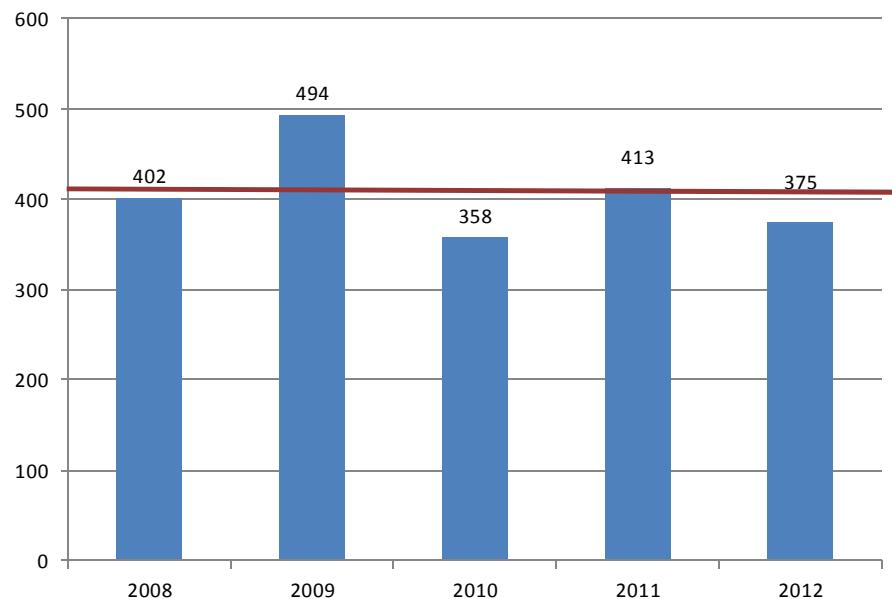


Abbildung 3-3: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung und Personenschäden nach Unfalljahr (n=2.042)

Betrachtet man nur die Personenschäden, so werden durchschnittlich in den fünf untersuchten Jahren etwas mehr als 400 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung pro Jahr registriert.

Die Daten der Innenstadt von Köln werden mit denen der beiden zentralen Stadtbezirke von Düsseldorf (Stadtbezirk 1 und 2) verglichen, für die das Planungsbüro VIA ebenfalls die Daten für eine Unfallauswertung mit Schwerpunkt Radverkehr zur Verfügung hat:

	Innenstadt Köln (Stadtbezirk 1)	Innenstadt Düsseldorf (Stadtbezirk 1 und 2)
Fläche (km ²)	16,37	18,53
Einwohner (Ew.)	127.827	131.082
Bevölkerungsdichte (Ew./km ²)	7.809	7.074
Radverkehrsanteil	ca. 20%	ca. 10%
durchschnittliche Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschäden pro Jahr	408 (2008 bis 2012)	206 (2008 bis 2012)
Verunglücktenhäufigkeit je 100.000 Ew. und Jahr bezogen auf Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	319,2	157,2

Tabelle 3-1: Statistische Kenndaten zur Innenstadt von Köln und zur Innenstadt von Düsseldorf

Der Vergleich beider Städte ist gut möglich, da sowohl Fläche als auch Einwohnerzahlen sich kaum unterscheiden. Beide Innenstädte weisen eine außerordentlich kompakte Siedlungsstruktur mit einer dichten Nutzungsmischung auf. In der Kölner Innenstadt ist die Funktion Wohnen noch stark vertreten. Die Innenstadtbewohner Kölns fahren sehr viele Wege mit dem Rad, hinzu kommen noch sehr viele Radfahrer aus den umliegenden Stadtbezirken im Ziel- und Quellverkehr. Es ist davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil in der Innenstadt von Köln nahezu doppelt so hoch ist wie der in den innerörtlichen Stadtbezirken Düsseldorfs.

Möglicherweise kann die hohe Verunglücktenhäufigkeit in der Kölner Innenstadt zumindest ansatzweise mit dem recht hohen Radverkehrsanteil erklärt werden: Dort, wo wenige Radfahrer fahren, gibt es i.d.R. auch wenige Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

Ein Vergleich der Verunglücktenhäufigkeit in verschiedenen Städten zeigt folgende Tabelle:

	Innenstadt Köln	Innenstadt Düsseldorf	Magdeburg ³¹	Münster	Erfurt	Darmstadt
Verunglücktenhäufigkeit je 100.000 Ew. und Jahr bezogen auf Unfälle mit Radfahrerbeteiligung	319,2	157,2	288,7	331,7	128,0	177,9

Tabelle 3-2: Statistische Kenndaten zur Innenstadt von Köln und Vergleichsdaten

Demnach ist die Wahrscheinlichkeit, in der Innenstadt von Köln als Radfahrer zu verunglücken, fast ebenso hoch wie in Münster (Gesamtstadt). Münster gilt als Fahrradhauptstadt Deutschlands mit einem Radverkehrsanteil von 38% und ist leider auch die Stadt in NRW mit der höchsten Radfahrer-Unfallwahrscheinlichkeit. In Münster wurde dieses Problem erkannt und wird offensiv bekämpft, so u.a. in der „Ordnungspartnerschaft Münster“³². In dieser Ordnungspartnerschaft werden beispielhaft alle Kräfte gebündelt, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer, aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Unfallanalyse der Innenstadt von Köln denen der Innenstadt von Düsseldorf (Stadtbezirk 1 und 2) gegenüber gestellt.

Unfallschwere

Die Unfallkategorie gibt die Schwere des Unfalls wieder. Die Daten bilden nur die Personenschäden bei den Unfällen mit Radverkehrsbe teiligung ab.

In der Innenstadt von Köln ereigneten sich in den untersuchten fünf Jahren vier Unfälle mit Radverkehrsbe teiligung mit Todesfolge. Es wurden 256 Unfälle mit Schwer verletzten und 1.782 Unfälle mit Leichtverletzten im Zeitraum 2008 bis 2012 durch die Polizei aufgenommen.

³¹ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.: Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad. Berlin, 2013

³² <http://www.sicher-durch-muenster.de/>, abgerufen am 23.05.2014

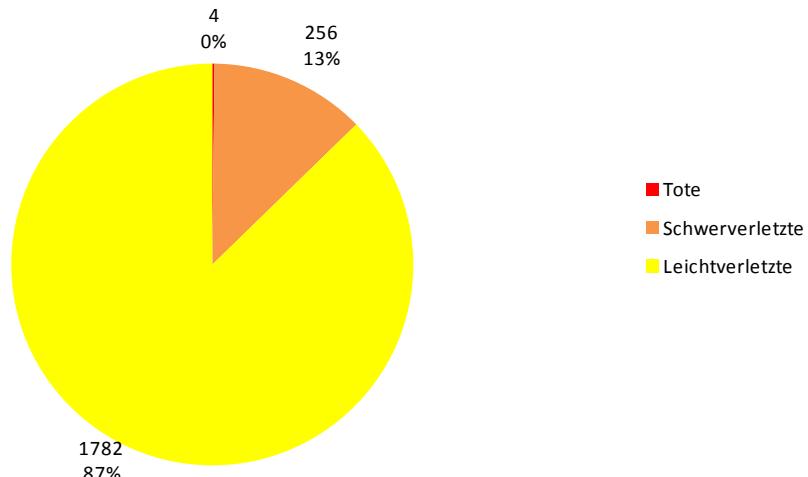


Abbildung 3-4: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfallschwere in der Innenstadt Kölns (n=2.042)

Die Unfälle mit Schwerverletzten liegen bei rund 50 Unfällen pro Jahr. Die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzen variieren von Jahr zu Jahr deutlich mehr. Zwei Unfälle mit Toten ereigneten sich jeweils in den Jahren 2008 und 2012.

Vergleich Unfallschwere Innenstadt Köln – Innenstadt Düsseldorf

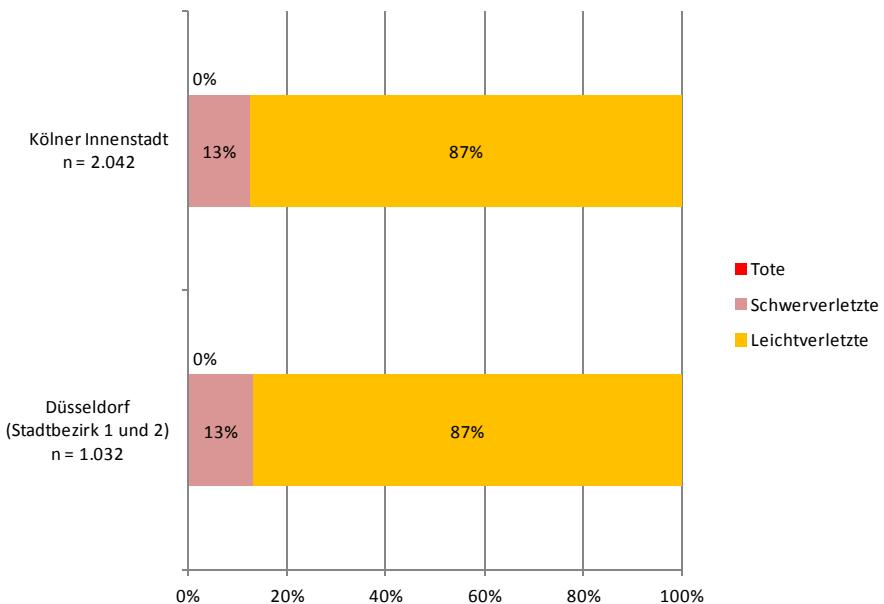


Abbildung 3-5: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfallschwere in der Innenstadt von Köln und der Innenstadt von Düsseldorf

Obwohl die absoluten Werte in Köln rund doppelt so hoch wie in Düsseldorf sind, unterscheiden sich die Verhältniszahlen in den beiden

Unfalltyp

Städten nicht. In Düsseldorf gab es zwei Tote, 133 Schwerverletzte und 897 Leichtverletzte im Untersuchungsraum.

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, in deren Folge es zu einem Unfall kommt.

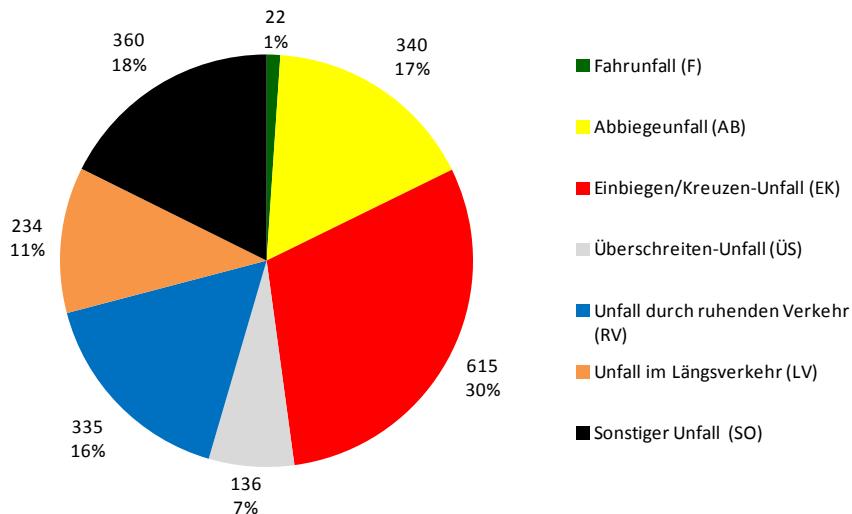


Abbildung 3-6: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltyp in der Innenstadt Kölns (n=2.042)

Nach Unfalltypen aufgeschlüsselt sind Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle mit insgesamt 30% (615 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung) der am häufigsten vorkommende Typ.

Unter der Kategorie „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ wird laut M Uko gefasst³³:

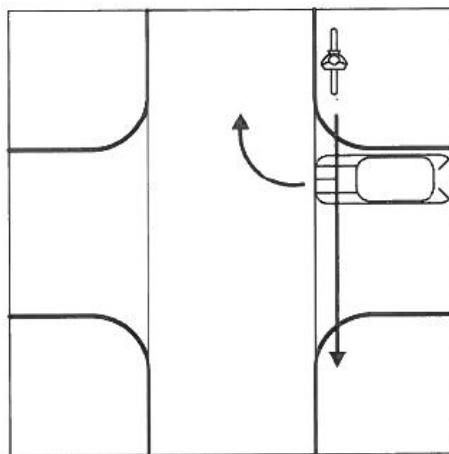
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Einbiegenden oder kreuzenden Warte- pflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.

Die ERA³⁴ nennt als einen der häufigsten Radfahrunfälle folgenden Einbiegen-/Kreuzen-Unfall:

Abbildung 3-7: Unfallträchtigste Konfliktsituation bei Zweirichtungsradverkehr an Einmündungen ohne Lichtsignalanlage

³³ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln, 2012, Seite 9

³⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010, Seite 42

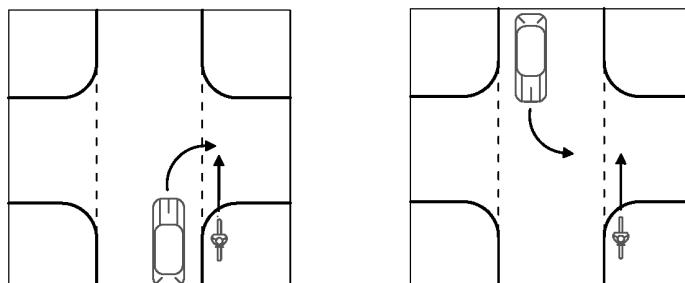


17% aller Unfälle werden dem Unfalltyp „Abbiege-Unfall“ zugeordnet. Diesen Unfalltyp definiert die M Uko³⁵:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt mit einem, den Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstückseinfahrten oder Parkplatzzufahrten.

Auch hier nennt die ERA Beispiele für häufige Abbiege-Unfälle mit Radfahrerbeteiligung:

Abbildung 3-8: *Abbiege-Unfälle mit geradeaus fahrenden Radfahrern im Seitenraum*³⁶



Betrachtet man beide Kategorien zusammen, so sind fast die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung Unfälle an Knotenpunkten, wozu auch Unfälle an Grundstückseinfahrten gehören. Dieses Ergebnis ist ein Typisches: Radfahrer sind im innerörtlichen Radver-

³⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln, 2012, Seite 52

³⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010, Seite 38

kehrsnetz vor allem an Knotenpunkten oder an Ein- und Ausfahrten unfallgefährdet.³⁷

Eine von der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum Unfallgeschehen zwischen abbiegenden Kfz und geradeausfahrenden Radfahrern durchgeführte Studie untersuchte die Einflüsse der Verkehrsinfrastrukturgestaltung und des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer auf die Verkehrssicherheit beim Abbiegen an innerörtlichen Knotenpunkten.³⁸

In vier Städten (Erfurt, Darmstadt, Magdeburg und Münster) wurden rund 900 Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und geradeausfahrenden Radfahrern aus den Jahren 2007-2009 analysiert. Als besonders unfallauffällige Infrastrukturen in Bezug auf Rechtsabbiegeunfälle haben sich Radwege mit Furtabsetzungen von mehr als 2 Metern in Verbindung mit Sichthindernissen herausgestellt. In Bezug auf Linksabbiegeunfälle ergaben sich hohe Unfallrisiken bei Radverkehrsführung im Mischverkehr an unsignalisierten Knotenpunkten. Schließlich wurden viele Unfälle jedoch auch durch die unerlaubte Nutzung der Gehwege oder das Linksfahren der Radfahrer begünstigt.

Ein Unfall mit einem der vier getöteten Radfahrer im Untersuchungszeitraum war ein Abbiege-Unfall. Dieses war ein „klassischer“ Tote-Winkel-Unfall, in dem ein Sattelzug beim Linksabbiegen einen Radfahrer übersehen hat.

16% (335) aller Unfälle sind „Unfälle durch den ruhenden Verkehr“:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver in Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

Diese Unfälle sind auch die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, in denen Radfahrer in sich öffnende Autotüren fahren.

11% (234) aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Innenstadt von Köln finden im Längsverkehr statt. „Unfälle im Längsverkehr“ sind laut M Uko³⁹:

³⁷ Maier, Reinhold: Radverkehrsführung in Stadtstraßen – Aktuelle Anforderungen und Lösungen. In: Straßenverkehrstechnik, Ausgabe 9/2013, Seite 585

³⁸ <http://www.udv.de/de/strasse/wege-fuer-radfahrer/mensch/radfahrer>, abgerufen am 18.10.2013

³⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Köln, 2012, Seite 60

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

Hierunter werden Überholunfälle und Unfälle aufgrund des nicht Beachtens des Rechtsfahrgesetzes geführt.

7% der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung wurden als „Überschreitungs-Unfälle“ gemeldet. Laut M Uko sind dies:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

1% der erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sind „Fahrunfälle“ (22 Unfälle). Fahrunfälle sind laut M Uko:

Der Fahrunfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

In Bezug auf Fahrunfälle mit Radfahrerbeteiligung werden auch Alleinunfälle gefasst.

Ein Unfall mit einem der vier getöteten Radfahrer im Untersuchungszeitraum war ein Fahrunfall. Hier wurde „nicht angepasste Geschwindigkeit des Fahrzeugführers“ als Unfallursache angegeben.

Unter „sonstige Unfälle“ werden Unfälle mit Radfahrerbeteiligung gefasst, die zu keiner anderen Kategorie zuzuordnen sind. Als Beispiele hierfür nennt die M Uko:

Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden, etc.

Zwei Unfälle der vier getöteten Radfahrer im Untersuchungszeitraum waren „sonstige Unfälle“. In einem Fall hat ein Pkw-Fahrer beim Wenden oder Rückwärtsfahren einen Radfahrer übersehen, in dem

anderen wurden „andere Fehler des Fahrzeugführers“ als Unfallursache registriert.

Vergleich Unfalltyp Innenstadt Köln – Innenstadt Düsseldorf

Es zeigen sich Abweichungen im Städtevergleich in Bezug auf den Unfalltyp:

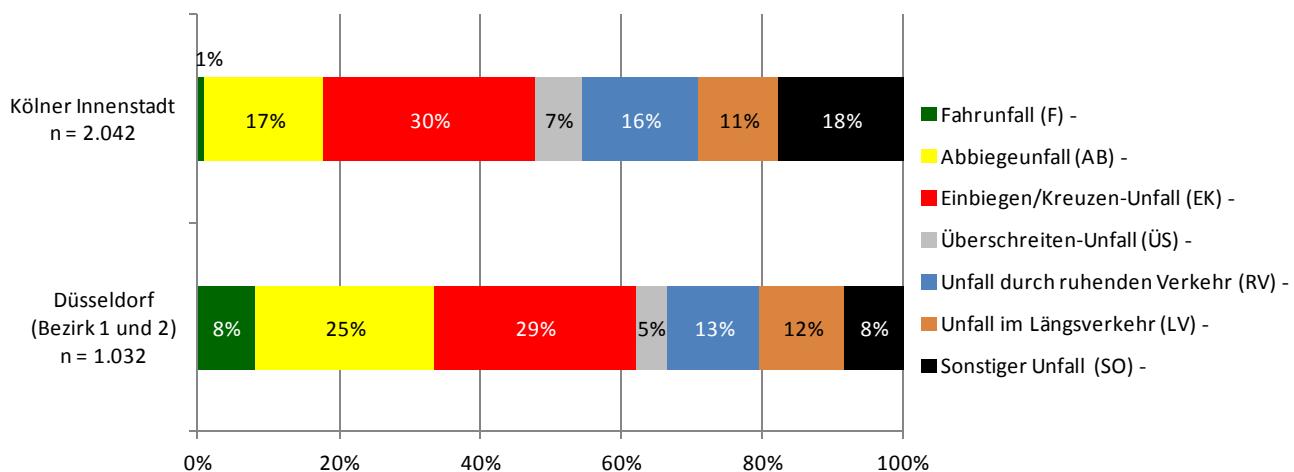


Abbildung 3-9: Unfälle mit Radfahrerbeteiligung nach Unfalltyp in der Innenstadt Kölns und in der Innenstadt Düsseldorf im Vergleich

Auch in der Innenstadt Düsseldorfs ist der häufigste Unfalltyp der Einbiegen/Kreuzen-Unfall, die relativen Werte sind identisch mit denen in Köln. Allerdings passieren in Düsseldorf deutlich mehr Abbiegeunfälle als in Köln, auch die Fahrunfälle sind häufiger.

Dagegen registriert die Düsseldorfer Polizei weniger Unfälle durch ruhenden Verkehr und Überschreiten-Unfälle.

Die Unterschiede sind nur schwer abschließend zu interpretieren, da in Köln die Kategorie „Sonstiger Unfall“ so häufig vergeben wird.

Unfallbeteiligung

Für die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung wurden auch die Angaben zur Unfallbeteiligung ausgewertet:

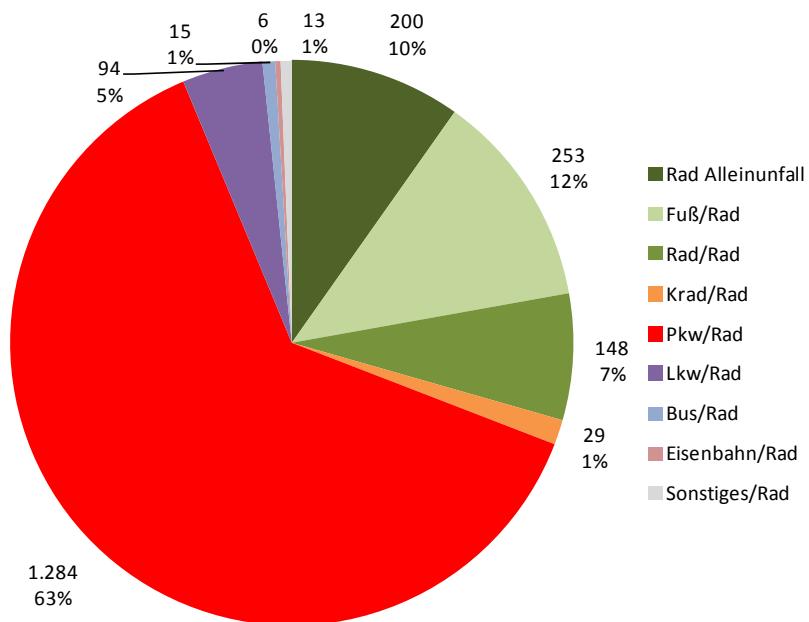


Abbildung 3-10: Unfallbeteiligte für alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Innenstadt Kölns ($n=2.042$)

63% aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung haben den Unfallgegner Pkw. Damit wird ausdrücklich nicht die Unfallursache oder die Schuldfrage beschrieben. Allerdings belegt die bereits zitierte Studie der UDV in den vier Untersuchungsstädten, dass Kfz-Fahrer in mehr als 90% Hauptverursacher der Unfälle waren.⁴⁰

Insgesamt geschehen in Köln Unfälle mit Radfahrerbeteiligung zu 29% mit anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern. Davon sind 10% aller Unfälle Alleinunfälle und 12% sind Unfälle mit Fußgängern, 7% sind Kollisionen zwischen zwei Radfahrern. Auch vor dem Hintergrund, dass bei allen Unfällen mit unmotorisierten Verkehrsteilnehmern von einer hohen Dunkelziffer auszugehen sein wird, zeigt diese Auswertung, dass die Konfliktsituationen zwischen Radfahrern und Fußgängern vor allem durch die Presse überbewertet werden.

Auch der Vergleich der Unfallbeteiligten in den beiden Städten zeigt große Übereinstimmungen:

Vergleich Unfallbeteiligte Innenstadt Köln - Innenstadt Düsseldorf

⁴⁰ <http://www.udv.de/de/strasse/wege-fuer-radfahrer/mensch/radfahrer>, abgerufen am 18.10.2013

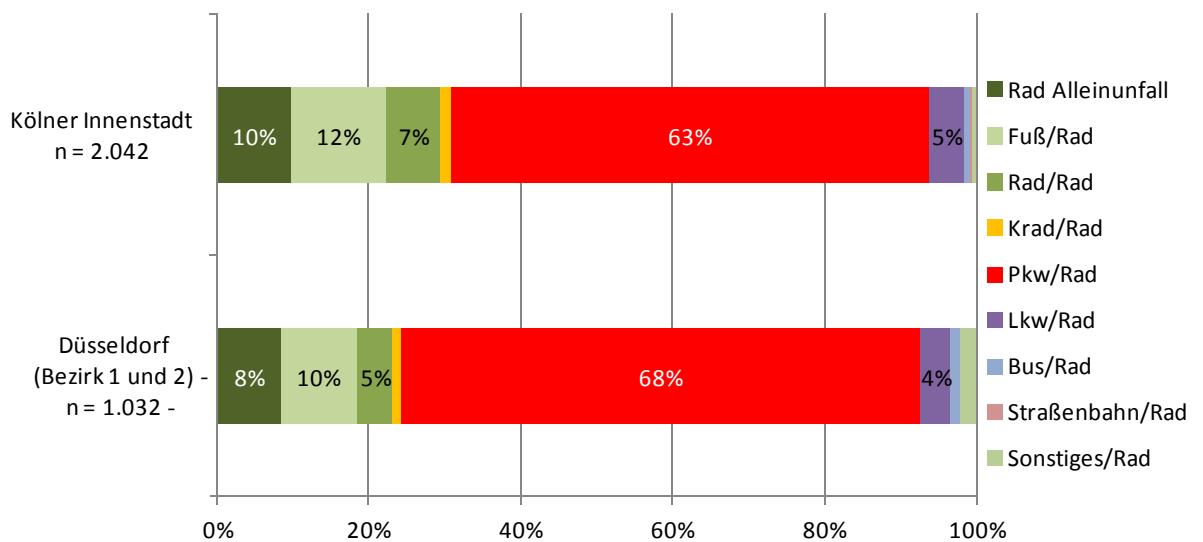


Abbildung 3-11: Unfallbeteiligte für alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Innenstadt Kölns und in der Innenstadt Düsseldorfs im Vergleich

In der Innenstadt Düsseldorfs ist die Dominanz des Unfallgegners Pkw noch augenfälliger. Dafür finden weniger Verkehrsunfälle unter den unmotorisierten Verkehrsteilnehmern und Alleinunfälle statt.

In beiden Städten haben ungefähr 5% der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung als Unfallgegner den Schwerverkehr. Üblicherweise sind dies die Unfälle mit besonders schweren Unfallfolgen, wenn die Radfahrer im toten Winkel übersehen und von den Lkw überrollt werden.

In der Kölner Innenstadt hat im untersuchten Zeitraum ein Unfall zwischen Lkw und Radfahrer einen toten Radfahrer zur Folge. Des Weiteren wurden 7 Scherverletzte und 67 Leichtverletzte in der Innenstadt mit Unfallgegner Schwerverkehr registriert. Von diesen 75 Unfällen zwischen Lkw und Radfahrern sind 24 Abbiegeunfälle (32%).

Unfallursachen bei Unfällen, die durch Radfahrer verschuldet werden

Wertet man die Ursachen in den Unfällen aus, in denen Radfahrer als erste Unfallbeteiligte angegeben werden, ergibt sich für den Untersuchungsraum in den Jahren 2008 bis 2012 folgendes Bild:

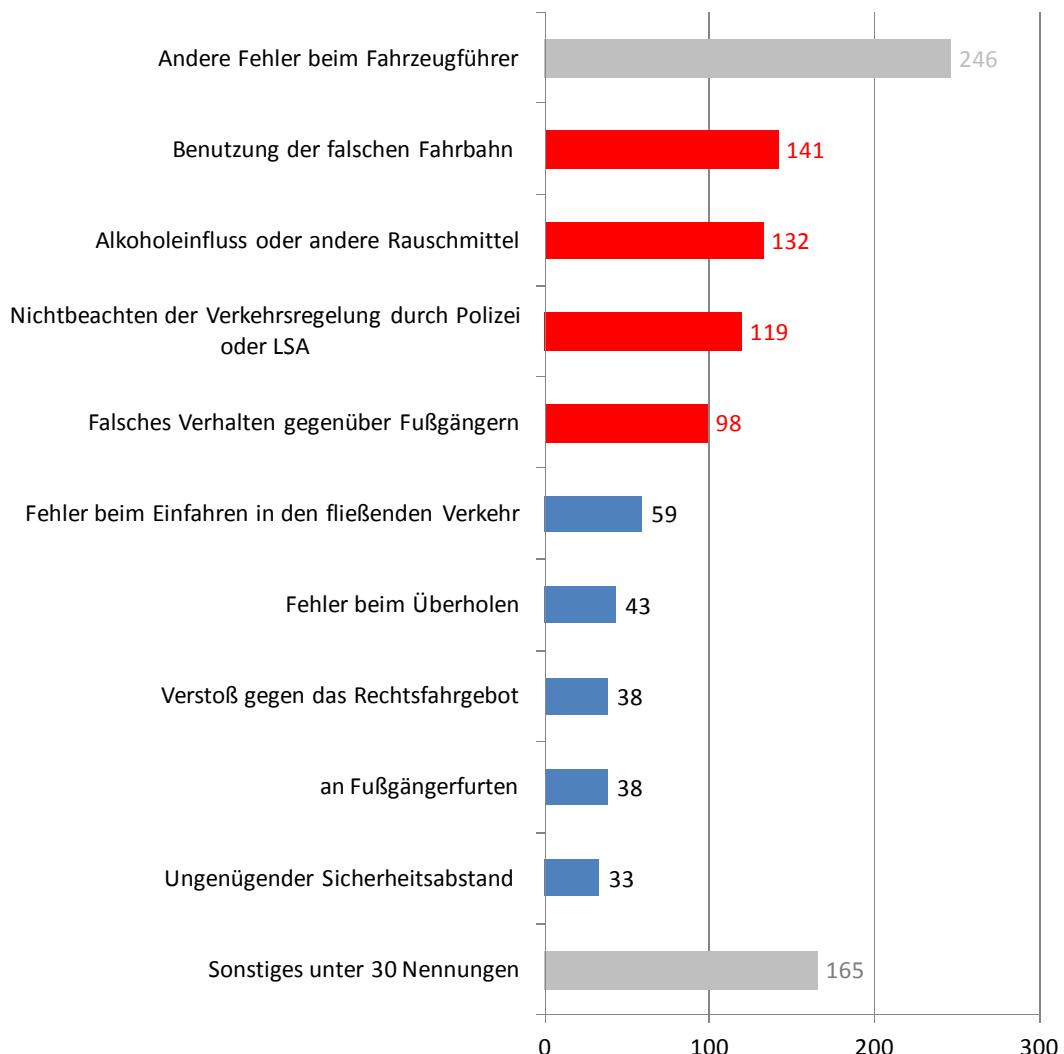


Abbildung 3-12: Radfahrer als erster Unfallbeteiligter und Unfallursachen in der Innenstadt Kölns (n=1.112, Mehrfachantworten ausgewertet, die vier häufigsten Ursachen sind rot)⁴¹

Die häufigsten Ursachen bei den Unfällen, in denen Radfahrer von der Polizei als erste Unfallbeteiligte genannt werden, sind „andere Fehler beim Fahrzeugführer“. Dies scheint eine „Restkategorie“ zu sein.

Die häufigste Unfallursache in der Innenstadt Kölns ist „Benutzung der falschen Fahrbahnseite“. In 141 Fällen wurde diese Ursache angegeben. Dass das illegale (und das legitime!) Fahren auf der falschen

⁴¹ In den Unfallaufnahmen der Polizei können maximal drei Unfallursachen pro Unfallbeteiligter dokumentiert werden. Diese Analyse bezieht die Mehrfachantworten mit ein und bezieht sich damit nicht mehr auf die Anzahl der Fälle, sondern auf die der Antworten.

Radwegseite eine der häufigsten Unfallursachen bei Unfällen mit Radfahrerbeteiligung ist, ist allgemein bekannt und wird durch viele empirische Untersuchungen belegt.⁴²

Das Radfahren unter Alkoholeinfluss oder anderen Rauschmitteln ist in der Innenstadt von Köln, wie auch in anderen Städten, wie z.B. Münster, eine häufig festgestellte Unfallursache. Leider wird das Radfahren im betrunkenen Zustand immer noch als „Kavaliersdelikt“ angesehen, obwohl es eine der häufigsten Unfallursachen darstellt.

Das Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizei oder LSA ist in der Kölner Innenstadt die nächst häufigste Unfallursache. In der Öffentlichkeit wird das Thema der sogenannten „Rotfahrer“ kontrovers diskutiert: Zum einen haben sich auch Radfahrer an die Verkehrsregeln zu halten, zum anderen existieren viele LSA, die in ihrer Sinnhaftigkeit zu hinterfragen sind (siehe auch das Kölner Programm zum Abbau von Lichtsignalanlagen) oder es kann auf wichtigen Fahrtrad routen nicht komfortabel gefahren werden, weil die LSA-Anlagen auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sind, den Radverkehr aber ignorieren. Die Auswertung der Anregungen und Kritik der Bürger im Webportal zeigt, dass das Thema LSA-Abbau bzw. – Optimierung ein wichtiges für die Fahrradförderung in der Kölner Innenstadt ist.

Schließlich wird als eine der häufigsten Ursachen in der Kölner Innenstadt „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ polizeilich registriert. 12% aller Unfälle betreffen die Unfallbeteiligten Radfahrer und Fußgänger (253 Unfälle), diese Unfälle dokumentieren zu 46% als ersten Unfallbeteiligten Radfahrer.

„Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ wird als nächst häufigste Unfallursache in den Polizeiakten vermerkt. Möglicherweise sind hier die Übergänge von einer Führungsform in die andere genauer zu untersuchen.

Die Ordnungspartnerschaft in Münster hat auf ihrer Website einen Bußgeldkatalog für Radfahrer eingestellt, da die Folgen der Vergehen den Verkehrsteilnehmern häufig gar nicht bekannt sind.⁴³

⁴² <http://www.udv.de/de/strasse/wege-fuer-radfahrer/mensch/radfahrer>, abgerufen am 18.10.2013
<https://www.polizei.nrw.de/media/Dokumente/Behoerden/Koeln/vustat-2012-koeln-lev%282%29.pdf>
<http://www.berlin.de/imperia/md/content/polizei/strassenverkehr/unfaelle/statistik/radfahrer2012.pdf?start&ts=1363169313&file=radfahrer2012.pdf>

**Vergleich Unfallursache
Innenstadt Köln – Innen-
stadt Düsseldorf**

Das Bild zu den Unfallursachen ist in den beiden Städten ähnlich, weist jedoch auch einige wichtige Unterschiede auf:

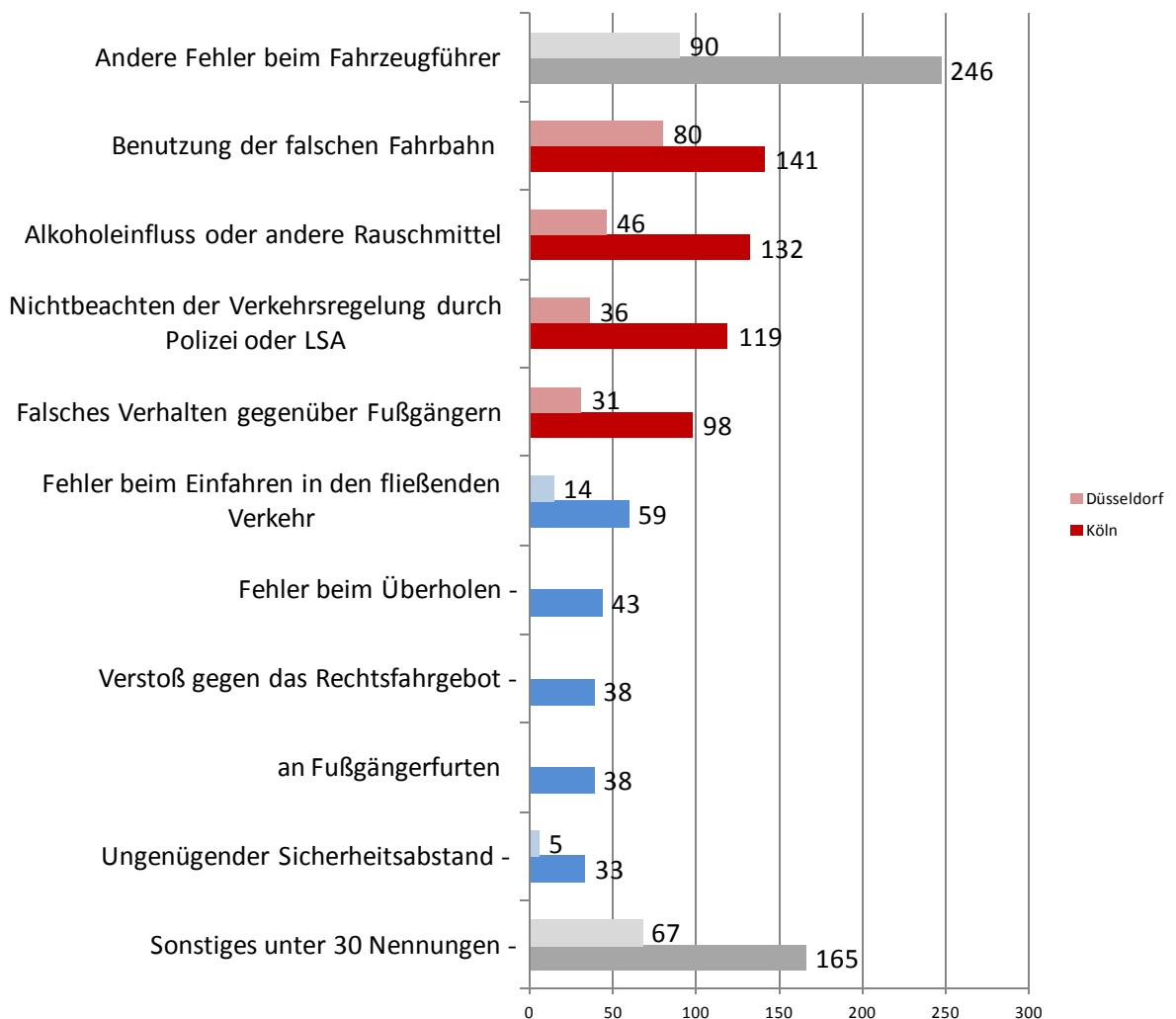


Abbildung 3-13: Radfahrer als erster Unfallbeteiligter und Unfallursachen in der Innenstadt Kölns und in der Innenstadt Düsseldorfs im Vergleich (Mehrfachantworten ausgewertet, die drei häufigsten Ursachen sind rot, Köln in der stärkeren Farbe unten, Düsseldorf in der schwächeren Farbe oben dargestellt)⁴⁴

Die Kategorie „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ wird in beiden Städten als „Restkategorie“ vergeben.

43 http://www.sicher-durch-muenster.de/fileadmin/sicher-durch-muenster/Infos_fuer_Radfahrer/Bussgeldkatalog-Radfahrer-Mai-2014.pdf, abgerufen am 26.5.2014

44 In den Unfallaufnahmen der Polizei können maximal drei Unfallursachen pro Unfallbeteiligter dokumentiert werden. Diese Analyse bezieht die Mehrfachantworten mit ein und bezieht sich damit nicht mehr auf die Anzahl der Fälle, sondern auf die der Antworten.

An zweiter Stelle liegen in beiden Städten Unfälle mit der Ursache „Benutzung der falschen Fahrbahnteile“. Alle anderen Ursachen zeigen die gleiche Rangfolge in beiden Städten, auch wenn in Köln insgesamt deutlich mehr Unfälle und Unfallursachen geführt werden.

3.2 Räumliche Verteilung der Unfälle

Die Unfälle aus den Jahren 2008 bis 2012 wurden lokalisiert und im GIS verortet. Die folgenden Karten zeigen die Unfälle in dem untersuchten 5-Jahreszeitraum.

**räumliche Analyse:
Unfälle mit Personen-
schaden**

Die unten stehende Karte zeigt die räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden in den Jahren 2008 bis 2012.

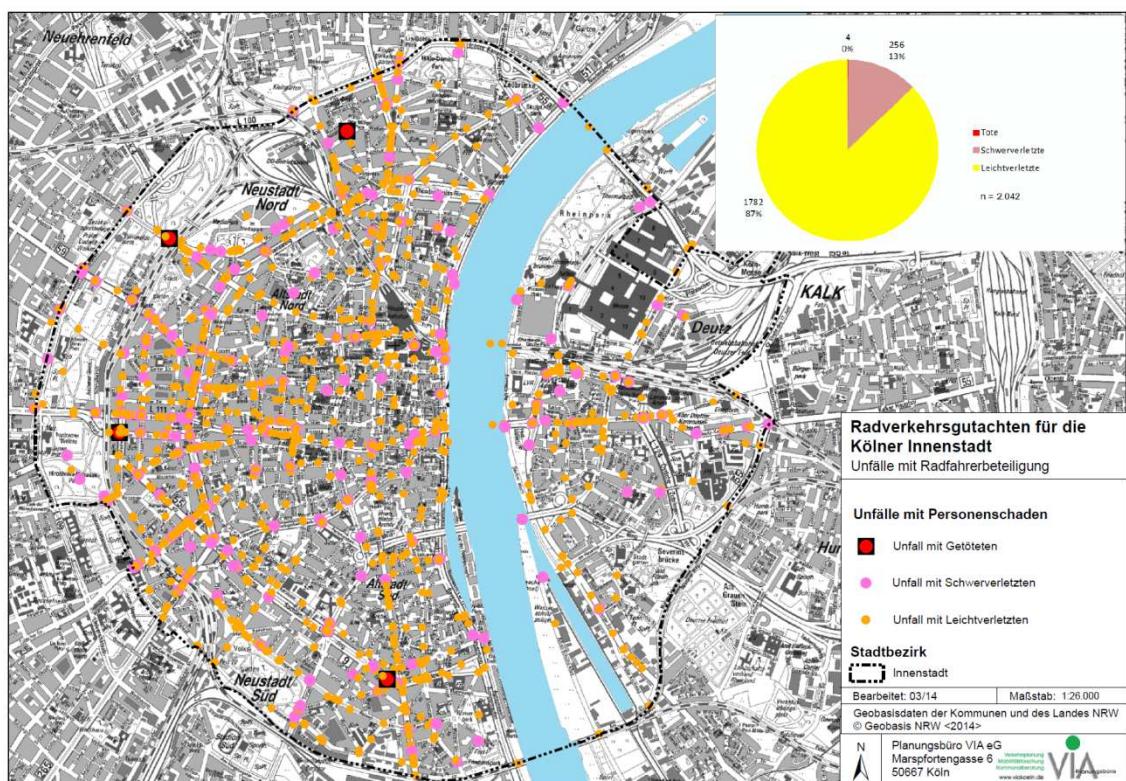


Abbildung 3-14: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden (n=2.042)

Die meisten Unfälle mit Personenschaden finden an den radialen und tangentialen Hauptverkehrsstraßen und ihren Knotenpunkten der Kölner Innenstadt statt. Besonders auffällig sind folgende Achsen:

- Ost-West-Achse: Aachener Straße / Richard-Wagner-Straße – Hahnstraße – Neumarkt – Cäcilienstraße – Heumarkt - Minderer Straße – Opladener Straße
- Ringe

- Innere Kanalstraße
- Luxemburger Straße – Barbarossaplatz – Bäche
- Vorgebirgsstraße – Ulrichgasse – Nord-Süd-Fahrt
- Venloer Straße – Friesenplatz – Zeughausstraße
- Erftstraße
- Lindenstraße
- Deutzer Freiheit – Deutz-Kalker-Straße
- Auenweg.

Im Zusammenhang mit den Unfällen auf den Hauptverkehrsstraßen sei darauf hingewiesen, dass die gefahrene Geschwindigkeit in Korrelation mit der Unfallschwere steht:

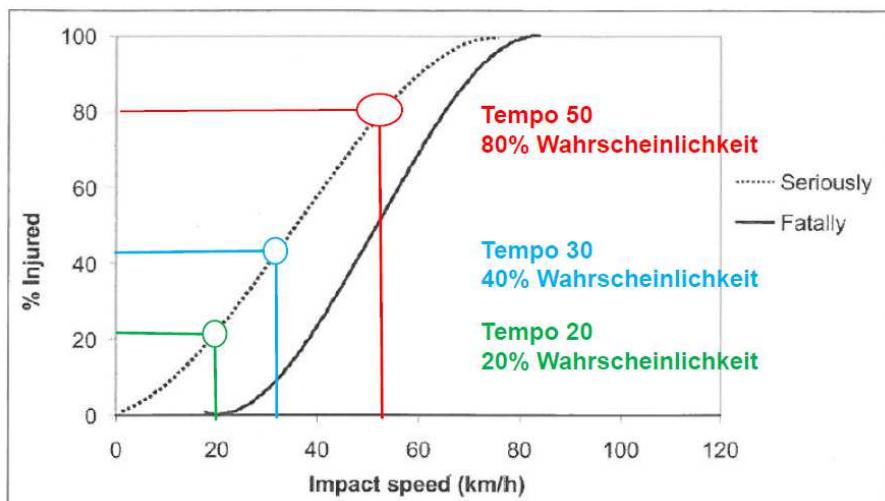


Abbildung 3-15: Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit und der Wahrscheinlichkeit, mit der tödliche oder schwerverletzte Unfallfolgen zu erwarten sind⁴⁵

Eine Angleichung der Geschwindigkeiten im innerstädtischen Verkehr von Kfz- und Radverkehr würde die Unfallschwere mindern helfen.

Unfalltyp

In der folgenden Karte sind die alle Unfälle nach Unfallschwere und nach Unfalltyp verortet:

⁴⁵ Erke, A.; Elvik, R: Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak, TØI rapport 851/2006. Oslo, 2006

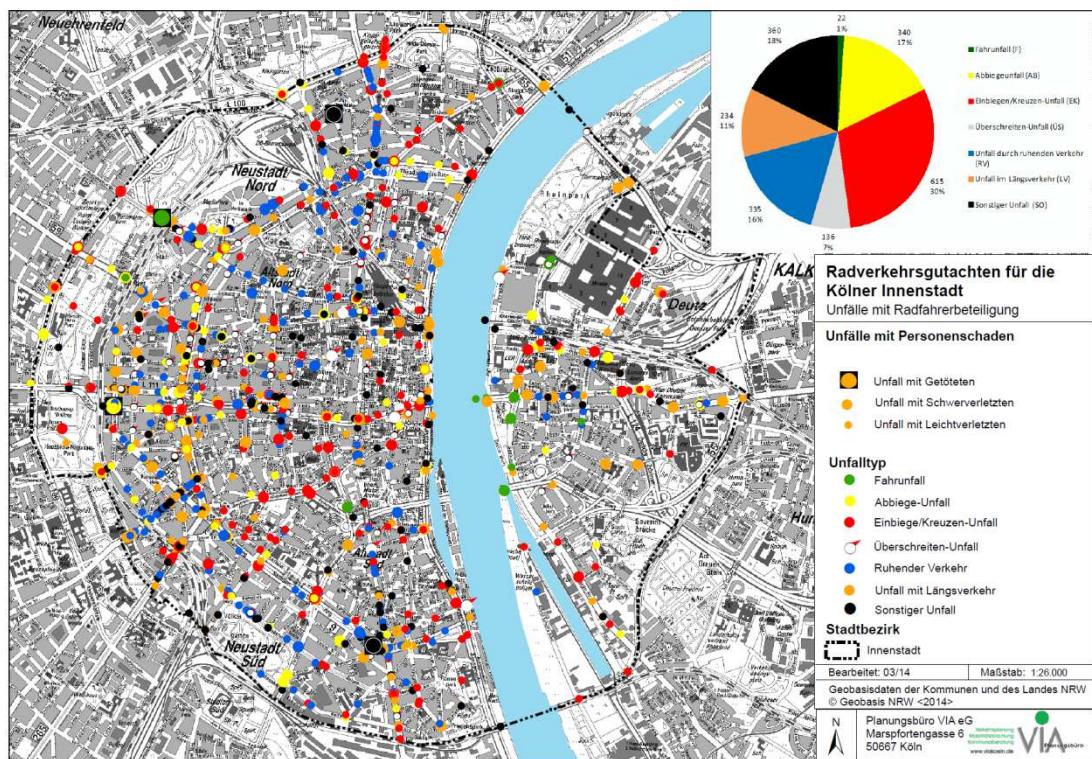


Abbildung 3-16: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere und Unfalltyp ($n=2.042$)

**Unfalltyp:
Einbiegen/Kreuzen- und
Abbiege-Unfälle**

Dass fast die Hälfte der Unfälle in der Kölner Innenstadt Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle (615 Unfälle) und Abbiege-Unfälle (350 Unfälle) sind, und somit an Knotenpunkten stattfinden, wurde bereits in Kapitel 3.1 erläutert. Diese Teilmenge zeigt noch einmal verortet die folgende Karte:

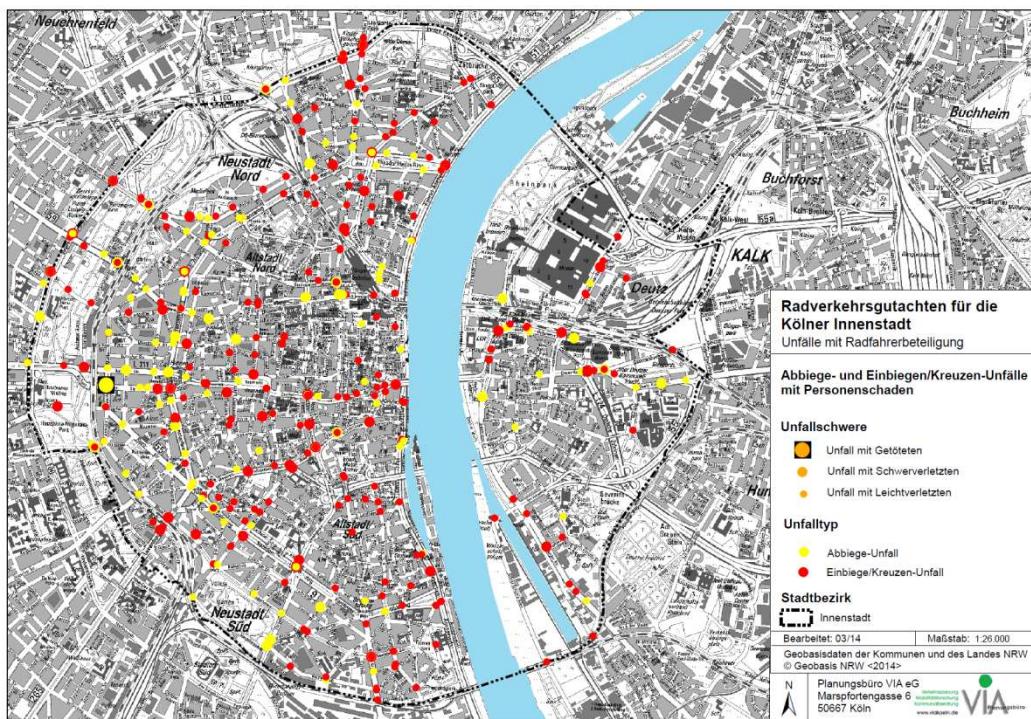


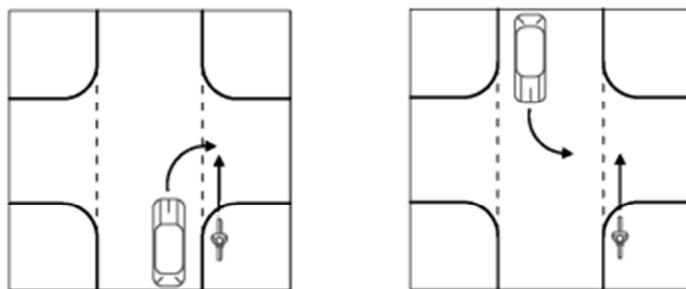
Abbildung 3-17: Räumliche Verteilung der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und Abbiege-Unfälle mit Personenschäden nach Unfallschwere

Besonders auffällig sind folgende Achsen:

- Ost-West-Achse: Aachener Straße / Richard-Wagner-Straße – Hahnstraße – Neumarkt – Cäcilienstraße – Heumarkt - Minderer Straße – Opladener Straße
- Ringe
- Luxemburger Straße – Barbarossaplatz – Bäche
- Venloer Straße – Friesenplatz – Zeughausstraße
- Dasselstraße – Vorgebirgsstraße
- Bonner Straße
- Erftstraße
- Krefelder Straße
- Neusser Straße
- Riehler Straße
- Deutz-Kalker-Straße
- Minderer Straße – Opladener Straße – Deutz-Mülheimer-Straße
- Siegburger Straße.

An Knotenpunkten ist nicht die gefahrene Geschwindigkeit für die Schwere des Unfalls ausschlaggebend. Hier ist vielmehr die Knotenpunktgestaltung entscheidend. Die ERA nennt folgende typische Konfliktsituationen als Abbiege-Unfälle, die durch Kfz verursacht werden, in dem sie die Radfahrer im Seitenraum übersehen.

Abbildung 3-18: Abbiege-Unfälle mit geradeaus fahrenden Radfahrern im Seitenraum⁴⁶



Die ERA empfiehlt zur Vermeidung dieses Unfalltyps entweder die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf Schutz- oder Radfahrstreifen oder die konsequente Markierung von Furten über Einmündungen bzw. die bauliche Anhebung als Radwegüberfahrt.

Auch Einbiege/Kreuzen-Unfälle können durch eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn vermieden werden, da so der Radverkehr im direkten Sichtfeld des Autoverkehrs fährt.

**Unfalltyp:
Ruhender Verkehr**

Untersucht man nur die Teilmenge der Unfälle, die als Unfalltyp „Ruhender Verkehr“ zugewiesen bekommen haben, ergibt sich ein sehr pointiertes Bild:

⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010, Seite 38

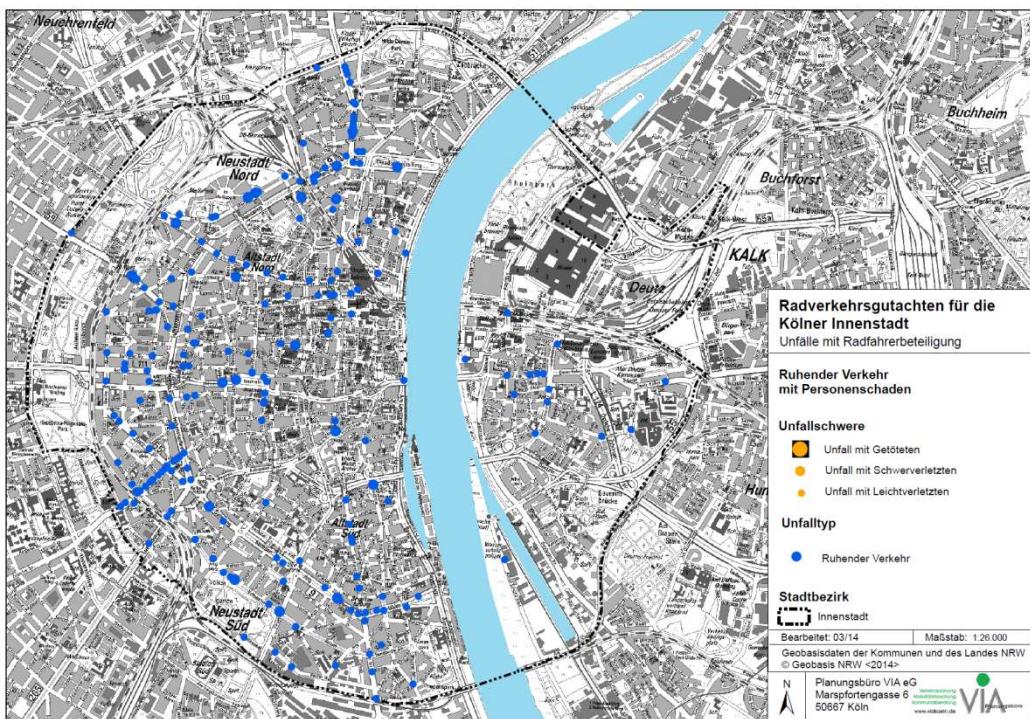


Abbildung 3-19: Räumliche Verteilung der Unfälle durch ruhenden Verkehr (335 Unfälle) mit Personenschäden nach Unfallschwere

Als ausgesprochen unfallauffällige Achsen mit ruhendem Verkehr können vor allem zwei benannt werden:

- Zülpicher Straße und
- Neusser Straße.

Hinzu kommen weitere auffällige Achsen:

- Hansaring
- Maybachstraße
- Gladbacher Straße – Christophstraße – Unter Sachsenhausen
- Hohenstaufenring – Salierring – Sachsenring – Chlodwigplatz – Ubierring
- Bonner Straße (vor der Umgestaltung)
- Roonstraße
- Vorgebirgsstraße.

Unfälle mit ruhendem Verkehr sind sehr häufig Unfälle, in denen Radfahrer in plötzlich sich öffnende Kfz-Türen fahren. Dies kann sowohl im Mischverkehr auf der Fahrbahn als auch auf einer Führung auf einem Radweg im Seitenraum problematisch sein. Zur Vermeidung

von Unfällen mit ruhendem Verkehr empfiehlt die ERA die Markierung von Sicherheitstrennstreifen oder zumindest die Einhaltung von Sicherheitsräumen zu den Parkständen.⁴⁷

Unfallbeteiligte

Dass die häufigste Unfallbeteiligten-Konstellation in der Kölner Innenstadt mit 63% Pkw | Rad ist (1.248 Unfälle) wurde bereits in Kapitel 3.1 ausgeführt. Diese Unfälle verteilen sich über den gesamten Stadtbezirk.

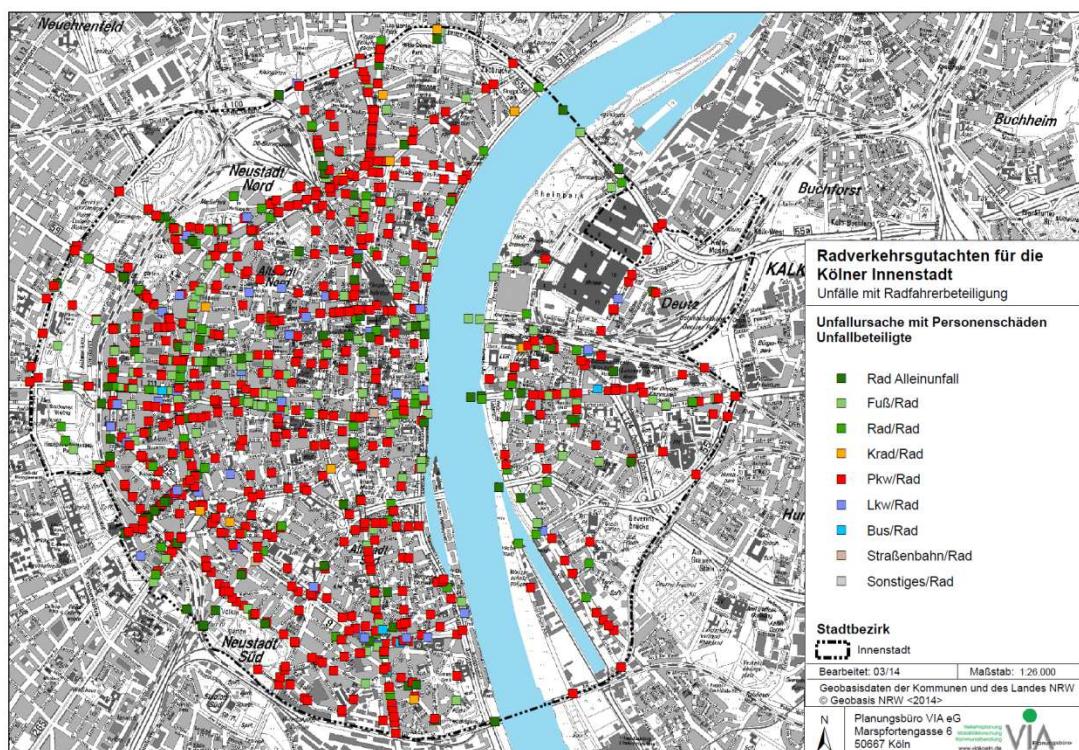


Abbildung 3-20: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschäden nach Unfallbeteiligung

In Köln wird häufig vor allem in der Presse das Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern diskutiert. Daher werden an dieser Stelle die Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern vertieft betrachtet: Im untersuchten Zeitraum wurden 12% aller Unfälle mit diesen beiden Hauptbeteiligten registriert (253 Unfälle).

⁴⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010, Seite 16

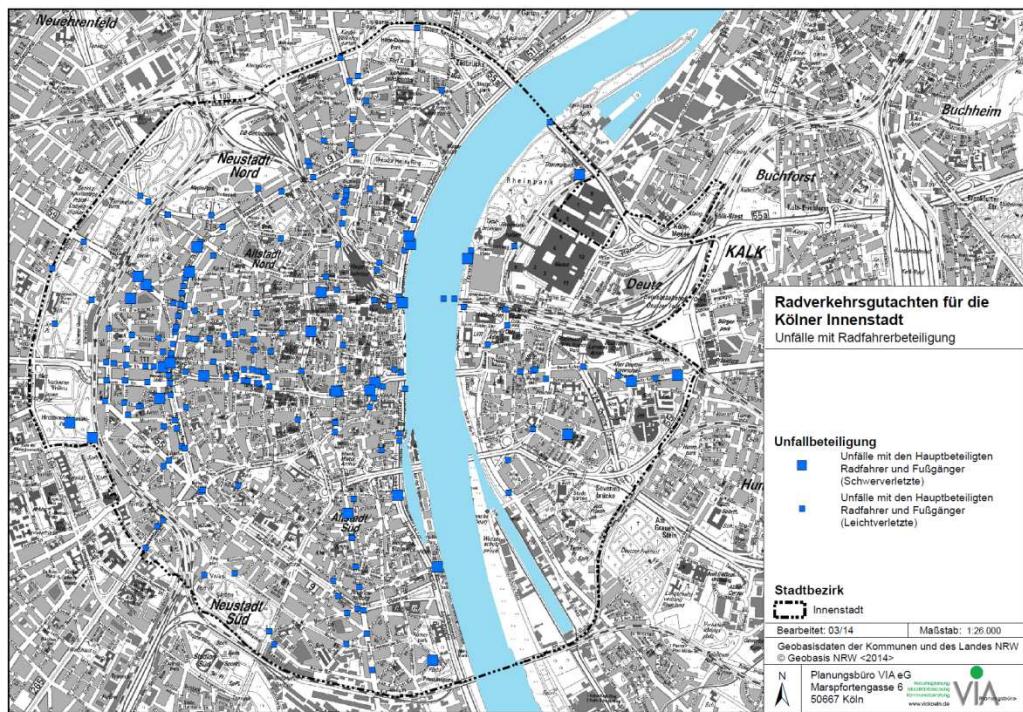


Abbildung 3-21: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden nach Unfallschwere mit den Hauptbeteiligten Radfahrer und Fußgänger

Als Achsen oder Plätze, auf denen Radfahrer | Fußgänger-Unfälle sehr häufig sind, sind zu nennen:

- Ringe zwischen Hansaring und Zülpicher Platz
- Neumarkt
- Heumarkt
- Rudolfplatz
- Aachener Straße
- Eigelstein
- Venloer Straße
- Severinstraße (vor dem Umbau)
- Hohenzollernbrücke / Domumgebung
- Konrad-Adenauer-Ufer im Kunibertsviertel
- Deutz-Kalker-Straße.

Auch auf der Achse Ehrenstraße – Breite Straße wurden relativ viele Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern gemeldet, allerdings mit deutlichem Schwerpunkt auf dem Abschnitt Ehrenstraße; auf dem Abschnitt der geöffneten Fußgängerzone auf der Breite Straße ist kein einziger Unfall in fünf Jahren polizeilich gemeldet worden.

3.3 Fazit aus der Unfallanalyse

Die Verunglücktenhäufigkeit für Radfahrer ist in der Kölner Innenstadt vergleichsweise hoch: Es fahren sehr viele Rad, doch leider verunglücken auch viele. Damit sind die Kölner Innenstadt-Radfahrer in einer ähnlichen Situation wie die in Münster: Viel Radverkehr verursacht häufig auch viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung.

Radfahrer müssen noch sichtbarer im Straßenverkehr werden, denn eine hohe Präsenz hilft Unfälle zu vermeiden. Als eine der wichtigsten Forderungen sollten Radfahrer im direkten Sichtfeld der Kfz geführt werden. So lassen sich vor allem Unfälle an Knotenpunkten vermeiden, aber auch die meist schwerwiegenden Unfälle mit rechts abbiegenden Lkw.

Aufgrund der auch 2015 leider wieder zu beklagenden Tote-Winkel-Unfälle zwischen Radfahrern und Lkw sollte nicht nur die Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur geprüft werden, sondern auch, ob nicht grundsätzlich nur kleinere Gefäße zumindest in der Innenstadt den Lieferverkehr ausführen sollten.

Auch wenn sich immer noch viele, eher defensiv fahrende Radfahrer im Seitenraum sicherer fühlen (z.B. Kinder oder Senioren), so ist doch deutlich darauf hinzuweisen, dass an den Knotenpunkten (und auch an Grundstückszufahrten) die Gefährdung deutlich höher ist, von abbiegenden Kfz übersehen zu werden, als wenn der Radverkehr auf Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt wird.

Zu klären bleibt der Umgang mit dem „dualen System“: Dort, wo zunächst keine Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert werden, wie z.B. auf den Ringen, wird im vorliegenden Radverkehrskonzept als mittelfristige Maßnahme das „duale System“ mit einer „Shared Bike Lane“ auf der rechten Fahrspur und nicht benutzungspflichtigem Radweg im Seitenbereich vorgeschlagen (siehe Kapitel 6.5.). Hier und in anderen Fällen, in denen (zunächst) der baulich angelegte Radweg im Seitenraum nicht entfernt werden wird, müssen also weiterhin auch Radfahrer im Seitenraum auf nicht benutzungspflichten Radwegen von den Kfz beachtet werden.

Die Unfallanalyse hat gezeigt, dass neben den Unfällen an Knotenpunkten vor allem Unfälle zwischen parkenden Kfz und Radfahrern in einigen Straßenzügen problematisch sind. Diese Problemstrecken sollten dringend entschärft werden, da sie viele Unfälle mit Radfahrerbeteiligung verursachen.

Eine vertiefte Analyse der Radfahrer-Fußgänger-Unfälle zeigt ebenfalls einige auffällige Muster: In Bereichen mit hoher Fußgängerfrequenz sollten die Konflikte ausgeräumt werden, indem Radfahrer möglichst grundsätzlich nicht im Seitenraum, sondern auf Radverkehrsinfrastruktur auf der Fahrbahn geführt werden.

4 Netzanalyse

4.1 Erfordernis von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010⁴⁸ wird der Einsatzbereich der Führungsformen des Radverkehrs im Spannungsfeld zwischen zulässiger Geschwindigkeit (km/h) und Verkehrsstärke (Kfz/h) definiert. Um aus den beiden Parametern Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung eine Beurteilungsgrundlage für eine Auswahl der Radverkehrsführung zu schaffen, wird das Diagramm aus der ERA⁴⁹ verwendet:

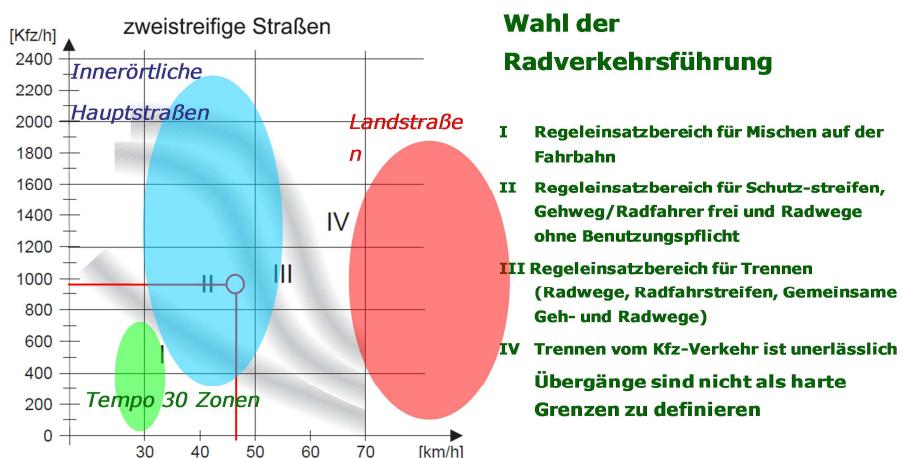


Abbildung 4-1: Diagramm zur Vorauswahl der Radverkehrsführung nach ERA

Für die Hauptverkehrsstraßen in Köln konnten Angaben zur Verkehrsstärke aus dem VISUM-Modell der Stadt entnommen werden. Die Informationen zu den zulässigen Geschwindigkeiten wurden von der Stadt Köln zur Verfügung gestellt. Somit lag eine gute Datenbasis vor, um das Erfordernis von Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen zu ermitteln.

Vor allem auf der Inneren Kanalstraße und auf der Rheinuferstraße ist aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung und deren Bedeutung als Route für den Schwerverkehr (siehe Kapitel 4.4) eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erforderlich (siehe Abbildung 4-2),

⁴⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010

⁴⁹ Nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Seite 19. Köln, 2010

was bedeutet, dass hier Radwege im Seitenraum die erste Wahl bei der Führungsform sind und auch zukünftig aus Sicherheitsgründen bleiben.

Auf allen anderen Hauptverkehrsstraßen, die die Abbildung 4-2 mit Hinweis Radfahrstreifen oder baulicher Radweg ausweist, können dagegen Radfahrstreifen als Regellösung angewendet werden.

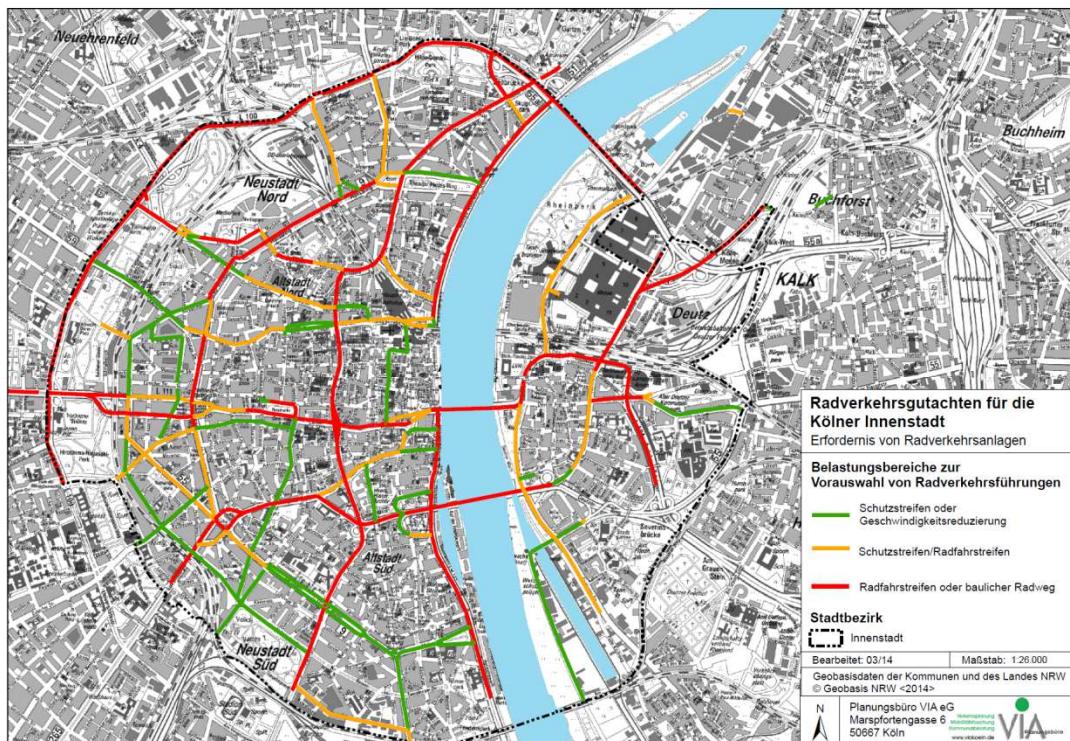


Abbildung 4-2: Erfordernis von Radverkehrsanlagen im Stadtbezirk 1

Netzlücken

Im vorliegenden Radverkehrskonzept wurden zwei wichtige Achsen in der Innenstadt mit der Zielrichtung untersucht, diese Netzlücken unter Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr zu schließen:

- Nord-Süd-Fahrt: Ulrichgasse – Tel-Aviv-Straße – Neuköllner Straße – Tunisstraße – Riehler Straße
- Südliche Ost-West-Fahrt: Bäche – Perlengraben – Severinsbrücke.

Auf weiten Abschnitten dieser Routen sind heute keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Ein Schluss dieser Netzlücken wird immer wieder vehement gefordert, da gerade diese Verbindungen direkte und damit schnelle Verbindungen garantieren, die bislang aber nur dem Autoverkehr vorbehalten sind. Da diese Netzlückenschlüsse eine substanzielle Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur darstellen,

sind die Möglichkeiten, diese Achsen für den Radverkehr zu erschließen, im Rahmen des Kapitels 6.1 detailliert untersucht worden.

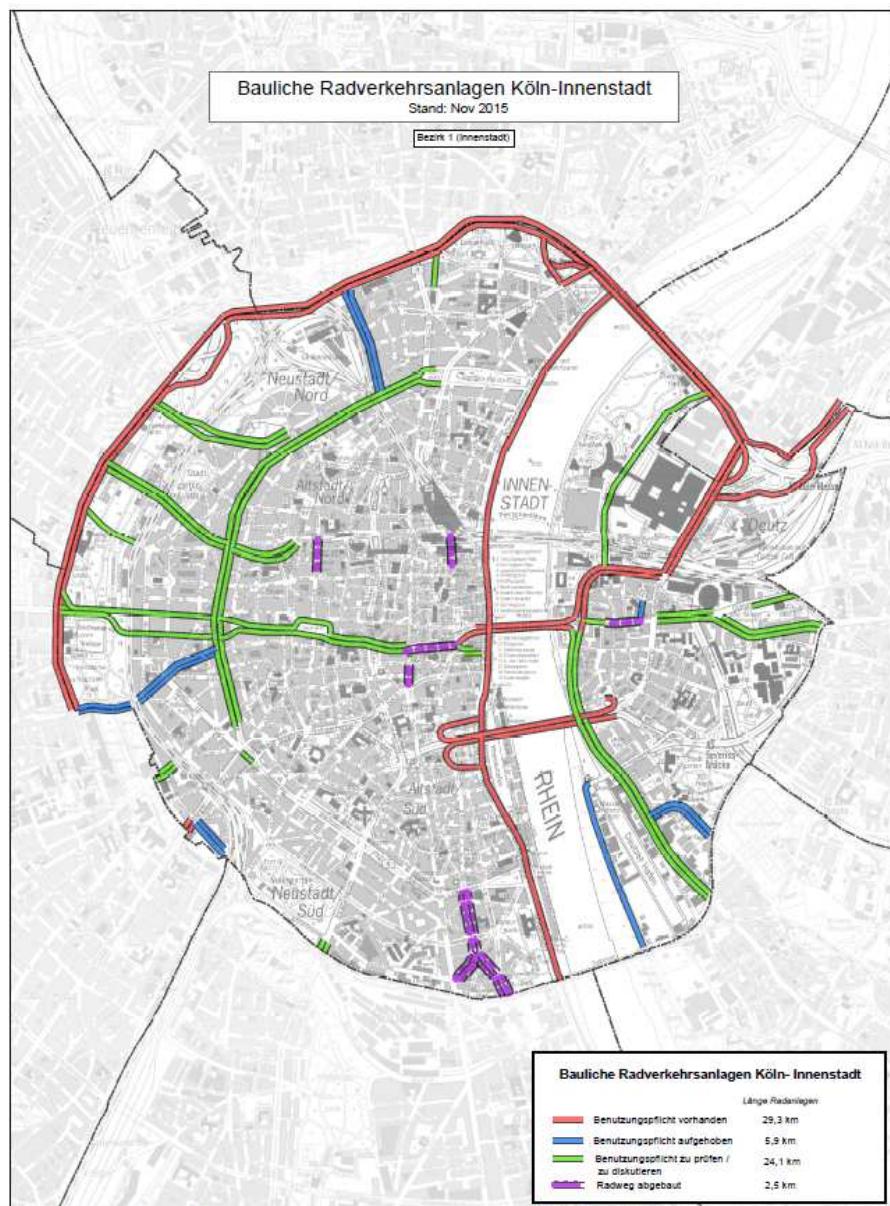
Für andere Netzabschnitte sind die Kategorien „Schutzstreifen, Radfahrstreifen“ vorgegeben (siehe Abbildung 4-2). Diese Abschnitte entsprechen dem Regeleinsatzbereich II gemäß Abbildung 4-1. Aus den roten und orangen Netzabschnitten ergibt sich im Wesentlichen das Netz der Hauptverkehrsstraßen. Dagegen ist auf dem, auf Abbildung 4-2 grün dargestellten Straßennetz Mischverkehr zwischen Kfz und Fahrrad verträglich.

Die Darstellung des Erfordernisses von Radverkehrsanlagen stellt den Istzustand dar. Veränderungen bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder der Kfz-Verkehrsmenge können hier zu Veränderungen führen. So erhöht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Verträglichkeit zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr gegenüber Tempo 50 erheblich. Die Abbildung 4-2 gibt demnach also eine Orientierung vor; entscheidend für eine Zuordnung in der Netzplanung sind über den Ist-Zustand hinaus die planerischen Absichten für die Zukunft des jeweiligen Straßenraumes.

4.2 Radwegebenutzungspflicht

Auf einigen Achsen in der Kölner Innenstadt sind Radverkehrsanlagen vorhanden, die aber aufgrund der Bestimmung des Erfordernis nicht mehr zwingend sind und auch häufig nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen: So wird in Köln seit vielen Jahren kontrovers über die Radwegebenutzungspflicht diskutiert.

In der Innenstadt sind nur noch überschaubar viele Radverkehrsanlagen mit Radwegebenutzungspflicht belegt. Die folgende Karte der Stadt Köln gibt hierüber eine Übersicht:



Amt für Straßen und Verkehrstechnik

661-5 Verkehrsplanung
Stand Nov 2015

Abbildung 4-3: *Bauliche Radverkehrsanlagen und Radwegebenutzungspflicht*

Aufgrund eines Abgleichs zwischen Erforderniskarte und Bestandskarte wird deutlich, dass vor allem die Radwegebenutzungspflicht auf folgenden Abschnitten zu überprüfen ist:

- Venloer Straße
- Vogelsanger Straße
- Ringe
- Siegburger Straße

- Deutz-Kalker-Straße / Kalker Hauptstraße
- Auenweg.

Für diese und einige weitere Abschnitte mit Radwegebenutzungspflicht werden im vorliegenden Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Initiative #ringfrei

Das Aktionsbündnis #ringfrei, in dem sich Radfahrer und 13 an den Kölner Ringen ansässige Einrichtungshäuser zusammengeschlossen haben, hat Ende 2015 eine Petition zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf den Ringen gestartet und einen Forderungskatalog zur Umgestaltung aufgestellt.⁵⁰ Folgende Forderungen werden formuliert:

1. Die Aufhebung der Benutzungspflicht an den Kölner Ringen muss sofort und ohne weitere Verzögerung umgesetzt werden. Dazu sind zunächst außer dem Entfernen der Schilder (in der Regel VZ 237) keine weiteren Maßnahmen erforderlich.
2. Es soll auf allen Spuren und in voller Länge der Ringe Tempo 30 gelten. Tempo 50 oder ein 30/50 Mix sind inakzeptabel.
3. Es wird eine verständliche, durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung über die gesamten Ringe benötigt.
4. Es soll eine volle Fahrspur (3,75 m Breite) pro Richtung für den Radverkehr bereitgestellt werden. Auch an Engstellen müssen netto mind. 2,75 m Breite zur Verfügung stehen.
5. Die Radspur benötigt eine deutliche Markierung. Der bisherige Kölner Standard reicht hier nicht aus.
6. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen muss für den Radverkehr optimiert werden. Eine grüne Welle ist erstrebenswert.
7. Ein vollständiger Rückbau der alten Radwege ist erforderlich. Der Platz soll dem Fußverkehr sowie einer erweiterten Gastronomie und unkommerziellen Sitzbereichen zur Verfügung gestellt werden.
8. Die Parkplätze an den Ringen sollen in großzügige Ladezonen sowie in Taxistände und Fahrradparkplätze umgewandelt werden. Parkraum für den MIV steht in den umliegenden Parkhäusern ausreichend zur Verfügung.

⁵⁰ <https://www.openpetition.de/petition/online/ring-frei-sofortige-aufhebung-der-benutzungspflicht-des-radwegs-auf-den-koelner-ringen>, abgerufen am 23.02.2016

9. Es wird vor allem in der Anfangszeit eine intensive Kontrolle, sowohl der Ladezonen als auch des Haltens und Parkens in zweiter Reihe, durch das Ordnungsamt erforderlich sein.
10. Die Veränderung muss von einer breit angelegten Kampagne „Radfahren ist Verkehr“ begleitet werden.

Die Petition wurde mit mehr als 2.000 Unterschriften an die Bezirksvertretung Innenstadt am 28.01.2016 übergeben. Die IHK hat bereits Zweifel an einer dauerhaften Abgabe einer Kfz-Fahrspur an den Radverkehr geäußert⁵¹.

Bewertung der Forderungen #ringfrei

Aus Sicht der Radverkehrsplanung kann zu den Forderungen folgendermaßen Stellung genommen werden:

- Die Benutzungspflicht durch ein „Abhängen der Verkehrszeichen“ (Forderung 1) abzuschaffen ist in 2016 umsetzbar, wenn die Radwege als nicht benutzungspflichtige Radwege zunächst beibehalten werden.
- Die für eine durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung geforderte „Fahrspur“ mit einer Breite von mindestens 2,75 m ist zu prüfen und entspricht den Anforderungen an Radverkehrsführungen im Hauptverkehrsstraßennetz (siehe Kapitel 5).
- Eine durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung über die gesamten Ringe auf einer vollen Fahrspur (Forderung 3 und 4) entspricht der Zuordnung der Ringe in der Netzplanung (siehe Kapitel 5). Die Umsetzung wird jedoch schrittweise erfolgen.
- Die Lichtsignalanlagen werden im laufenden Jahr 2016 angepasst (Forderung 6), da sie aktuell nicht die verlängerten Räumzeiten von Radfahrern auf der Fahrbahn berücksichtigen. Zusätzlich werden Aufstellflächen für den Radverkehr geschaffen und die Querungsmöglichkeiten über den Ring hinweg verbessert.
- Ein vollständiger Rückbau der alten Radwege (Forderung 7) kann erst erfolgen, wenn die Radfahrstreifen fahrbahnseitig markiert sind und so auch für die weniger sicheren Radfahrer ein Angebot besteht.
- Der Abbau der Parkmöglichkeiten an den Ringen (Forderung 8) ist eine politische Entscheidung, für die politische Mehrheiten gefunden werden müssen.

⁵¹ Kölner Stadtanzeiger: Neue Allianz für den Radverkehr in der Kölner Innenstadt. Artikel vom 18.12.2015

Die meisten Maßnahmen an den Knotenpunkten können bei entsprechender politischer Beschlusslage kurzfristig umgesetzt werden. Die Umsetzung einer einheitlichen Radverkehrsführung muss stufenweise erfolgen. Eine intensive Abstimmung mit der Arbeitsgruppe Masterplan der Stadt Köln ist erforderlich.

4.3 Masterplan-Projekte

Das Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt besteht aus zwei Teilen:

- Die **Netzplanung** gibt als Rahmenplanung die Richtung vor, in die sich die jeweilige Straße entwickeln soll. Dies betrifft das gesamte Netz in der Innenstadt.
- Die **Maßnahmenplanung** wählt konkrete Strecken aus, die umgesetzt werden sollen. Dies betrifft nur Maßnahmen, die eigenständig entwickelt werden können und nicht zu viele Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmenkomplexen aufweisen.

Daraus resultiert die verständliche Kritik, dass wichtige Straßenzüge und Plätze im Maßnahmenprogramm des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt fehlen. In diesen Masterplan-Projekten bestehen zahlreiche Abhängigkeiten und eine eigenständige Radverkehrsplanung ist nicht möglich. Vielmehr ist es hier entscheidend, im Sinne eines Rahmenplanes die Belange des Radverkehrs festzuschreiben. Dabei handelt es sich um folgende Bereiche:

- Die Ost-West-Achse von der Aachener Straße über Hahnenstraße, Cäcilienstraße und Pipinstraße bis hin zur Deutzer Brücke wird im vorliegenden Radverkehrskonzept ausdrücklich nicht bearbeitet, da parallel die Arbeitsgruppe Masterplan hierzu Planungen ausarbeitet.
- Auch die wichtigen Querungen über die zentralen Plätze Kölns entlang der Ringe, wie Ebertplatz und Barbarossaplatz, wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt nicht bearbeitet, weil auch hier konkrete Planungen anstehen.
- Im Netzplan wird der Neumarkt bereits im Zielzustand, d.h. ohne nördliche Platzumfahrung dargestellt. Im Maßnahmenprogramm werden hier vorgezogene Lösungen zur Nord-Südverbindung vorgeschlagen, da hier wichtige Fahrradstraßenverbindungen abzuwickeln sind.

4.4 Lkw-Führungskonzept

Die Stadt Köln hat im Jahr 2012 das Lkw-Führungskonzept Köln aus dem Jahr 1992 fortgeschrieben. Ziel des aktuellen Lkw-Führungskonzeptes ist es

„für den Lkw-Verkehr die besten, sichersten, geeignetsten Fahr-routen im Kölner Stadtnetz festzulegen, ohne dass die Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung unnötig von Lkw-Durchgangsverkehr belastet werden. Eine Bündelung dieser Verkehre auf Hauptverkehrsstrecken und eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche, wie beispielsweise gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken [...] soll hier angestrebt werden.“⁵²

Für die Innenstadt wird in dem Lkw-Führungskonzept ein Durchfahrerverbot für Lkw über 7,5 t festgeschrieben. Einzig Durchfahrverkehre auf der südlichen Rheinuferstraße über die Severinsbrücke zum Deutzer Ring sind erlaubt.

Im aktuellen Lkw-Führungskonzept werden zwei Verbindungen in der Innenstadt entfernt: Über die Roonstraße und die Zeughausstraße in Verlängerung zur Vogelsanger Straße werden die Lkw-Verkehre nicht mehr geleitet.

Als Hauptschließungsachsen der Innenstadt bleiben folgende Achsen bestehen:

- Nord-Süd-Fahrt über Riehler Straße – Turiner Straße – Tunisstraße – Neuköllner Straße – Vorgebirgsstraße
- Ost-West-Achse zwischen Aachener Straße / Richard-Wagner-Straße – Hahnenstraße – Neumarkt bis Nord-Süd-Fahrt
- Erftstraße – Kyotostraße
- Maximinenstraße – Breslauer Platz - Goldgasse
- Rothgerberbach – Perlengraben – Severinsbrücke
- Theodor-Heuss-Ring Nord und Süd.

Auf diesen Straßen sollte unter den heutigen Rahmenbedingungen der Radverkehr aufgrund des zu erwartenden hohen Schwerverkehrsanteils aus Sicherheitsgründen möglichst getrennt geführt werden (Radfahrstreifen). Da die meisten Lkw-Routen heute Netzlücken

⁵² Stadt Köln: Lkw-Führungskonzept 2012. Köln, 2012. Seite 2

im Radverkehrsnetz darstellen, handelt es sich hier um besonders wichtige Lückenschlüsse.

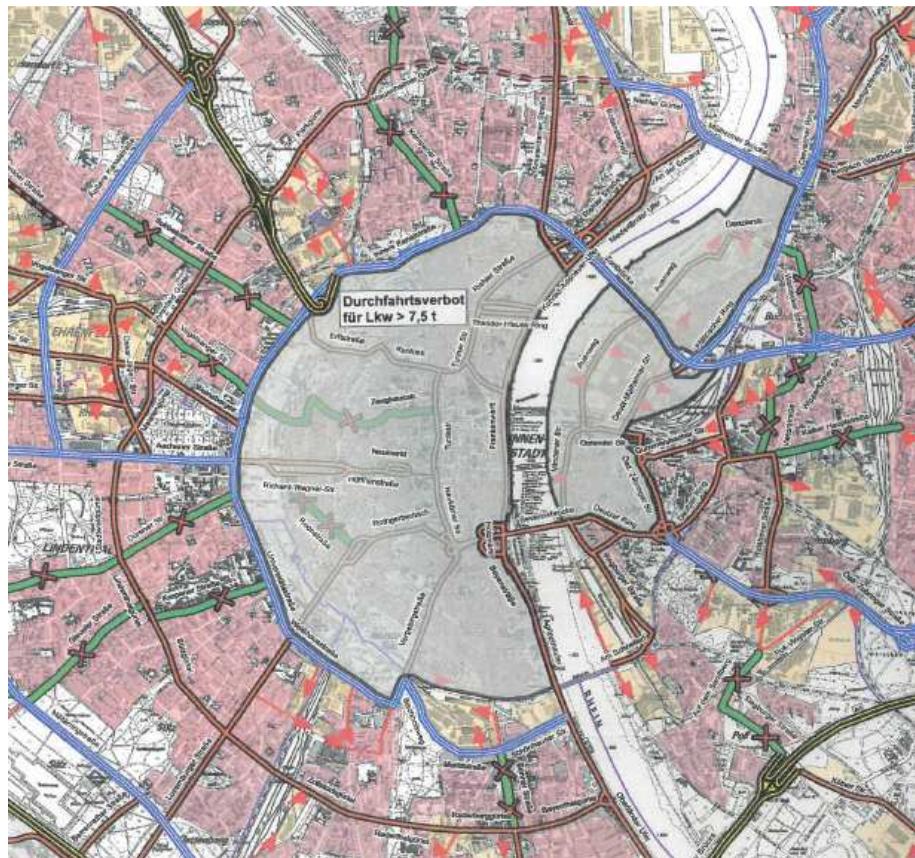


Abbildung 4-4: Innenstadt-Ausschnitt aus dem Lkw-Führungskonzept der Stadt Köln⁵³

4.5 Kfz-Parken in der Kölner Innenstadt

Der Masterplan empfiehlt eine Reorganisation des Parkens in der Kernzone der Kölner Innenstadt. Eine Parkraumanalyse solle untersuchen, inwieweit das Parken im öffentlichen Straßenraum in der Kernzone der Innenstadt in die bestehenden Parkierungsanlagen verlagert werden kann:

„Ein wesentlicher Faktor zum Erfolg ist auch die schrittweise Reorganisation des Parkens. Öffentliches Parken sollte vermehrt am Rand der Kernzone platziert werden. Bestehende Parkhäuser in der Kernzone sollten dahingehend überprüft

⁵³ Stadt Köln: Lkw-Führungskonzept 2012. Köln, 2012.

werden, inwieweit sie den Anwohnern zur Verfügung gestellt werden können. Es wird dringend angeraten, eine umfassende Parkraumuntersuchung im Bereich der Kernzone durchzuführen. Die Ergebnisse können wesentlich dazu beitragen, eine kleinteilige, aber hoch wirksame Reorganisation nachhaltig zu entwickeln.“⁵⁴

Für das Radverkehrskonzept Innenstadt wäre eine Wegnahme des Parkraumes im öffentlichen Straßenraum in der Kernzone entscheidend, da es in vielen Straßenzügen den fehlenden Raum schaffen würde, um Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Um die möglichen Kapazitäten für eine Verlagerung darzustellen, wurde beispielhaft an einem Samstag-Nachmittag, an dem eine durchschnittliche höhere Parknachfrage angenommen werden kann, die Auslastung der öffentlich zugänglichen Parkhäuser und Tiefgaragen untersucht.⁵⁵

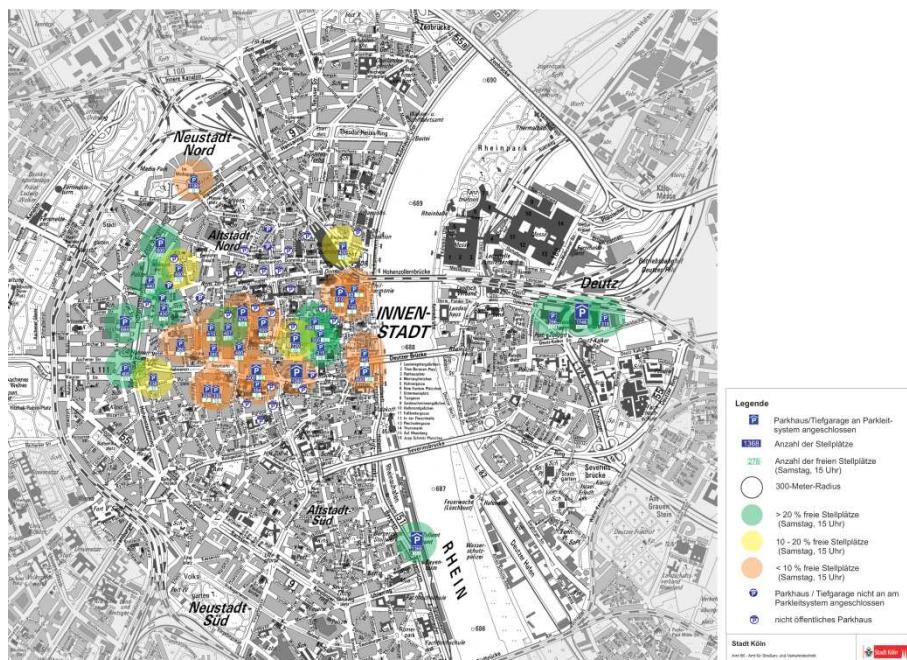


Abbildung 4-5: Parkkapazitäten an einem Samstag-Nachmittag in der Kölner Innenstadt

⁵⁴ Bauwens-Adenauer, P., Soénus, U.: Der Masterplan für Köln, Seite 111. Köln 2009

⁵⁵ Aktuell (Januar 2016) sind Parkhäuser nicht nutzbar: das „Aral“-Parkhaus an der Cäcilienstraße und das Parkhaus an der Magnusstraße werden umgebaut. Da hier aber auch zukünftig Parkkapazitäten angeboten werden, ist dies nur eine vorübergehende Einschränkung.

Deutlich wird, dass folgende freie Kapazitäten vorhanden sind:

- entlang des Ringes randlich der Kernzone
- östlich der Hohe Straße
- an der Köln-Arena randlich der Kernzone Deutz
- im Rheinau-Hafen.

Die Parkhäuser rund um den Neumarkt, an Rhein und Dom sowie das Parkhaus am Mediapark haben keine oder nur noch wenige freie Kapazitäten am untersuchten Samstag-Nachmittag.

Allerdings sind nicht alle öffentlichen Parkhäuser in der Kernzone und der Innenstadt an das Parkleitsystem angeschlossen und zudem gibt es eine nicht unwesentliche Parkraumkapazität in privaten Parkhäusern, die möglicherweise abends und nachts sowie an Wochenenden optimaler genutzt werden könnte.

Auch wenn diese Analyse nur einen ersten Eindruck über die Kapazitäten geben kann und sie natürlich nicht eine detaillierte Parkraumuntersuchung und ein Parkraumkonzept ersetzt, lässt sich dennoch feststellen, dass bei hoher Parknachfrage noch Kapazitäten in den Parkhäusern und Tiefgaragen vorhanden sind, die zumindest teilräumlich eine Verlagerung des Parkens aus dem öffentlichen Straßenraum in die Parkierungsanlagen zu ermöglichen scheinen.

4.6 Fazit aus der Netzanalyse

Die Netzanalyse macht deutlich, dass es zwei Grundtypen von Straßen im Netz der Kölner Innenstadt gibt:

- Ein Hauptverkehrsstraßenennetz, das auf weiten Strecken mehr als zweistreifig ausgebaut ist und auf dem erhebliche Verkehrs Mengen (i.d.R. deutlich >10.000 Kfz am Tag) abgewickelt werden. Die Erschließung für den Lkw-Verkehr wird auch über dieses Netz gewährleistet. Hier gilt weitestgehend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Radverkehr ist auf vielen dieser Strecken bisher nicht zugelassen bzw. findet kaum statt.
- Ein städtisches Netz mit eher geringerer Verkehrsbelastung mit zweistreifiger oder im Fall von Einbahnstraßenführungen einstreifiger Verkehrsführung. In diesem Netz gilt auf den meisten Straßen heute Tempo 30. Der größte Teil des Radverkehrs wird heute in diesem Netz abgewickelt.

Diese beiden Netzteile erfordern auf Grund ihrer sehr unterschiedlichen Charakteristik eine unterschiedliche Herangehensweise:

Im **Hauptverkehrsstraßennetz** werden separate Radverkehrsführungen angestrebt. Auf einigen wenigen Abschnitten sind Radverkehrsführungen im Seitenraum vorhanden. Überwiegend stellt sich auf dem Hauptstraßennetz aber die Aufgabe, die Netzlücken für den Radverkehr zu schließen.

Im **Nebenstraßennetz** geht es darum, die Verträglichkeit zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu erhöhen. Hier werden durch die Unfallanalyse wichtige Hinweise gegeben: So spielt zum Beispiel im Nebenstraßennetz das Kfz-Parken als Unfallursache eine große Rolle (siehe Kapitel 3.2).

5 Netzplanung

5.1 Rahmenplan und Zielnetz

In regionalen und gesamtstädtischen Netzen macht es Sinn, ein hierarchisches Netz zu entwickeln, dass auf den Hauptverbindungen (Wunschlinien) zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen des Radverkehrs aufbaut. Bei der enormen Zieldichte und der dichten Besiedelung in der Kölner Innenstadt ist die Konstruktion eines Wunschliniennetzes nicht mehr möglich, vielmehr ist Radverkehr in der Innenstadt ein flächendeckendes Phänomen.

räumliche Zwangspunkte

Eine Netzstruktur entsteht dadurch, dass der Radverkehr an den fünf Rheinbrücken und den Durchlässen am Kölner Eisenbahnring gebündelt wird. Gleichzeitig werden die klassischen Leitlinien in der Kölner Stadtstruktur, wie der Rhein, die Ringe und die Innere Kanalstraße abgebildet.

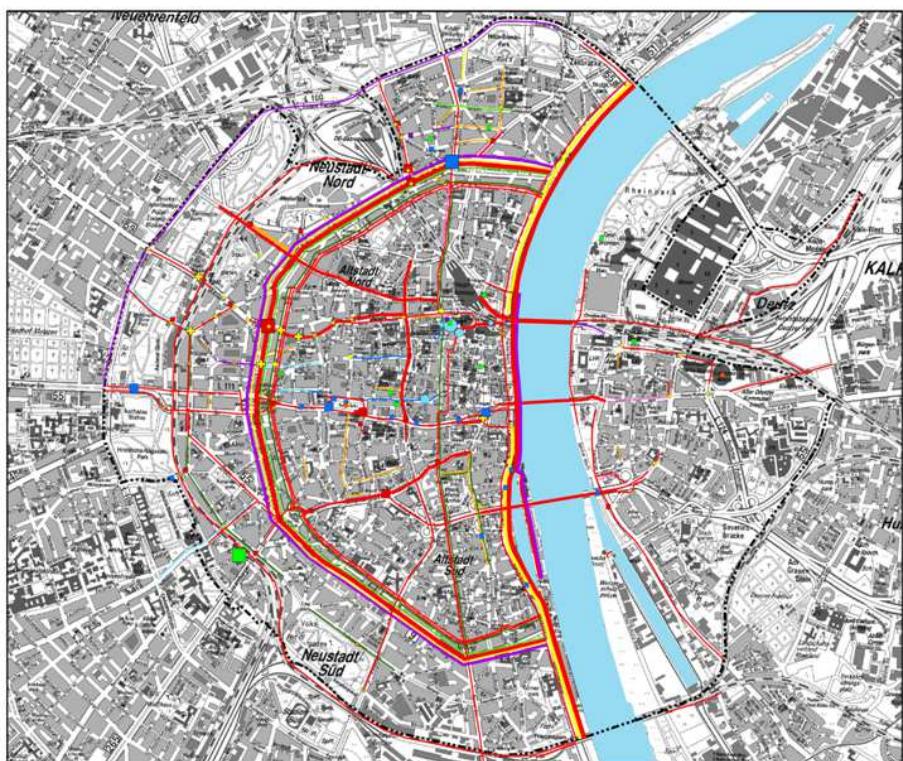


Abbildung 5-1: Die Netzvorschläge aus der Bürgerbeteiligung

Zwischen Ringen und Innerer Kanalstraße sind zusätzlich Verbindungen durch den Grüngürtel und die Neustadt geplant. Als Nord-Süd-Verbindungen sind neben der Nord-Süd-Fahrt und dem Rheinufer

Radverkehrsnetz als Rahmenplan

noch drei weitere Verbindungen vorgesehen. Dies deckt sich mit den Vorschlägen aus der Bürgerbeteiligung.

Auf diese Weise wird ein engmaschiges bedarfsgerechtes Netz geknüpft.

Das Netzkonzept ist die Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung im Stadtbezirk 1: Es bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radverkehrshauptrouten ab und ist maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Die Radverkehrshauptrouten bilden ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz ab, das die Innenstadt mit den benachbarten Stadtteilen verbindet und Durchmesserverbindungen anbietet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radverkehrshauptrouten gebündelt werden und ein besonders sicher und komfortabel befahrbares Netz sichtbar gemacht werden.

Perspektivplanungen mit aufgenommen

Im Netzkonzept sind mehrere Zeithorizonte dargestellt: Die meisten Routen im Bestand sind kurz- bis mittelfristig zu realisieren, andere Verbindungen sind Neubaumaßnahmen, die einen längeren Realisierungszeitraum benötigen. Es sind auch einige perspektivische Maßnahmen enthalten, die entweder aus dem Masterplan oder anderen aktuellen Stadtentwicklungsvorhaben stammen. Beispiele hierfür sind:

- die beiden zusätzlichen Rheinbrücken in Höhe der Ringe
- der Radschnellweg im Bereich der Parkstadt Süd
- die Anbindung des Stadtentwicklungsgebiets Deutzer Hafen über die heutige Hafenbahn
- eine bahnparallele Verbindung zwischen Deutzer Bahnhof und Kalk (ggf. in Radschnellwegqualität)
- eine direkte Anbindung der Stammstraße (künftige Radschnellverbindung) an den Grüngürtel und die Innenstadt in Höhe des Fernsehturmes.

Diese Auflistung soll verdeutlichen, dass es wichtig ist, auch längerfristige städtebauliche Entwicklungen in die Netzplanung des Radverkehrskonzeptes aufzunehmen.

5.2 Das Prinzip der zwei Netze

Das Radverkehrshauptnetz wird gegliedert in grüne und gelbe Routen, die eine unterschiedliche Charakteristik aufweisen. Dabei werden zwei grundsätzlich unterschiedliche Strategien verfolgt:

- das verträgliche Miteinander der Verkehrsarten im „Grünen Netz“
- die Neuaufteilung des Verkehrsraumes auf den Hauptverkehrsstraßen.

Die folgenden Beispiele sollen dies verdeutlichen.



Abbildung 5-2: *Eigenschaften des gelben und grünen Netzes*

Die Aufteilung in das „Grüne Netz“ und das „Gelbe Netz“ hat folgende Ziele:

- Es soll eine klare Zuordnung zu der Art den Radverkehr zu führen getroffen werden, also Mischen oder Trennen.
- Es sollen unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt werden.
- Es soll eine flächendeckende, längerfristige Rahmenplanung für die Netzentwicklung vorgegeben werden.
- Netzlücken sollen geschlossen werden.
- Radverkehr soll ein flächendeckendes Angebot erhalten.

Das Radverkehrsnetz für die Kölner Innenstadt ist bereits im Vorgriff vom Verkehrsausschuss im September 2015 beschlossen worden.

5.3 Das Grüne Netz

Das grüne Netz bildet ein Netz für Fahrradfahrer abseits der großen MIV-Verkehrsströme ab. Hier wird der Fahrradverkehr im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten geführt, eine separierende Radverkehrsinfrastruktur wird nicht angeboten. Das Grundprinzip lautet hier Verträglichkeit.

Das Grüne Netz ist aber auch das Angebot für jene, die das Fahren an Hauptverkehrsstraßen aus Gründen mangelnder subjektiver Sicherheit ablehnen. Das Grüne Netz wird durch gezielte Maßnahmen hinsichtlich Sicherheit und Komfort so weit optimiert, dass es dem Anspruch dieser Zielgruppe gerecht wird.

Das Grüne Netz umfasst eine Vielzahl von Netzelementen, die autofreie Wege, z.B. im inneren Grüngürtel, ebenso umfassen wie Geschäftsstraßen mit erheblichem Kfz-Verkehr. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu betonen, dass die Zuordnung zum grünen Netz eine Zielstellung beinhaltet und nicht den Istzustand.

Allerdings überwiegt schon heute auf einem großen Teil der Verbindungen im Grünen Netz der nicht motorisierte Verkehr im Vergleich zum MIV. Die trifft zum Beispiel auf die Ehrenstraße, die Severinstraße und die Zülpicher Straße zu. An der Venloer Straße im Belgischen Viertel und der Neusser Straße im Agnesviertel ist der Radverkehr gegenüber dem MIV noch nicht in der Überzahl, trotzdem sind Straßen dieses Typs eher für das Verträglichkeitsprinzip geeignet und sollen in die Richtung entwickelt werden.

Dort wo im Mischverkehr mit dem MIV gefahren wird, ist die Geschwindigkeit überwiegend in der Bandbreite zwischen Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30 einzurichten. Teilweise werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingesetzt, wie z.B. Minikreisel an Knotenpunkten. Lichtsignalanlagen (LSA) sollen im Prinzip auf dem grünen Netz abgebaut werden (Synergieeffekte zum LSA-Abbau-Programm der Stadt Köln werden genutzt), einzig bei den Schnittstellen mit dem gelben Netz wird es auch künftig Lichtsignalanlagen geben. Einbahnstraßen sollen auf dem grünen Netz für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden.

Beispiele für die Ausprägung im grünen Netz

Führungsformen im grünen Netz sind Tempo 30, Verkehrsberuhigter Bereich, Fahrradstraße, Fußgängerzone/Fahrrad frei, Wege im Grünen. Der Radverkehr soll hier sicher und komfortabel geführt werden, hat auf den innerstädtischen Stadtstraßen aber auch auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Auch einige Fußgängerbereiche sind aus

Gründen des Netzzusammenhangs Teil des Radverkehrsnetzes. Hier hat jedoch der Fußverkehr Vorrang und höhere Fahrgeschwindigkeiten für den Radverkehr sind nicht immer möglich.

Die folgenden Beispiele verdeutlichen die Spannbreite der Gestaltung von Radverkehrsführungen im Zuge des Grünen Netzes.

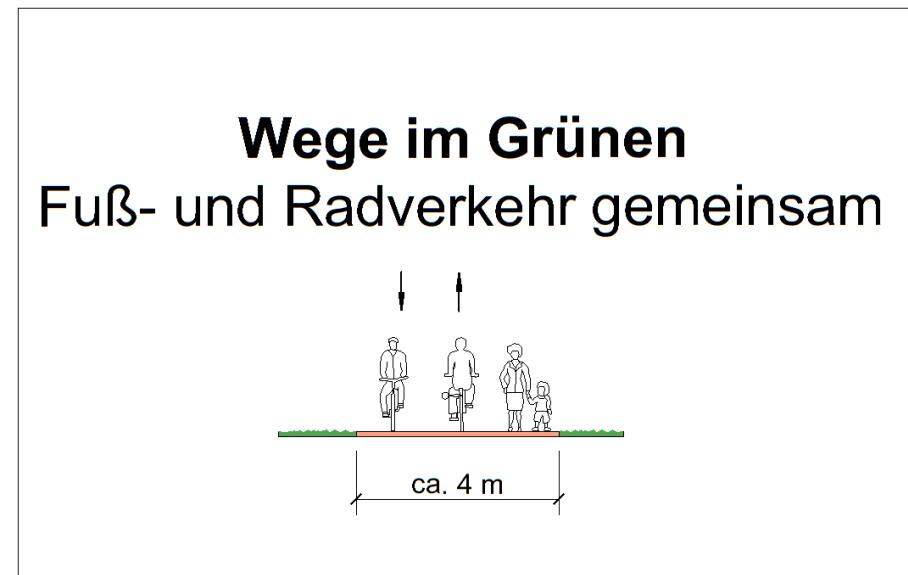


Abbildung 5-3: Wege im Grünen im Mischverkehr mit Fußgängern, angegebene Breiten sind Richtmaße

Innerhalb von unabhängigen Führungen, z.B. auf Grünwegen wird in viele Fällen auch die Trennung von Fuß und Radverkehr erforderlich.

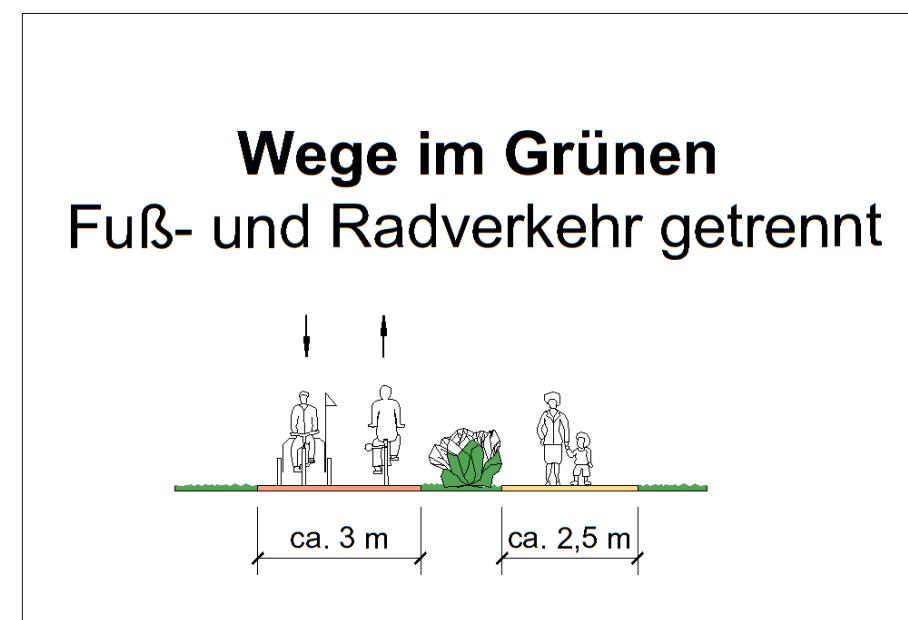


Abbildung 5-4: Wege im Grünen mit Trennung vom Fußgängerverkehr, angegebene Breiten sind Richtmaße

Im Mischverkehr mit dem MIV werden mehrere Lösungsmöglichkeiten gewählt. In den Geschäftsstraßen, wo der Fußgängerverkehr eine überragende Bedeutung hat, wird die Lösung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches gewählt. Dagegen können in Straßen mit mäßigem Fußgängerverkehr aber hohem Radverkehrsanteil Fahrradstraßen angeordnet werden, um den Komfort zu verbessern und den Netzzusammenhang im Grünen Netz zu verdeutlichen (vgl. auch Abschnitt 6.3).



Abbildung 5-5: *Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20*

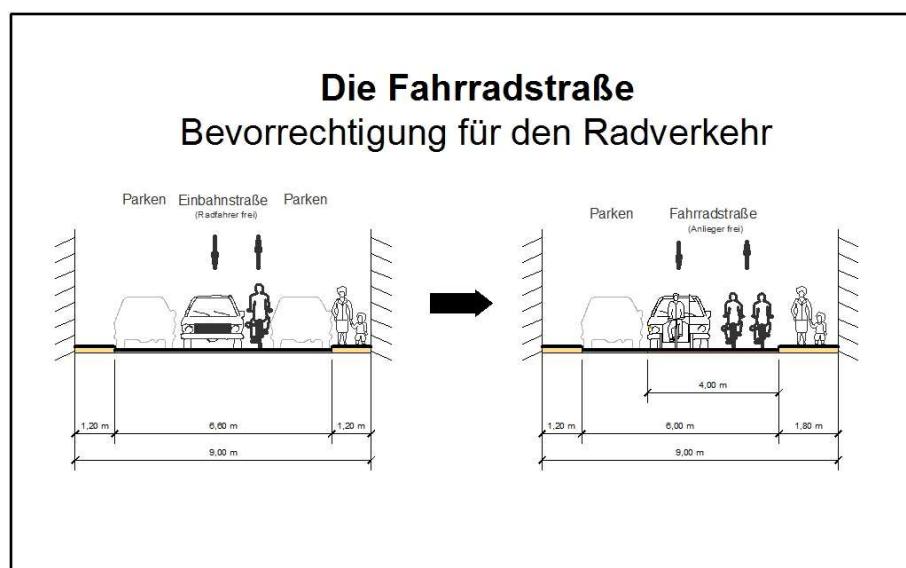


Abbildung 5-6: *Qualitätssprung zur Fahrradstraße, angegebene Breiten sind Richtmaße*

5.4 Das Gelbe Netz

Das gelbe Netz bildet das Radverkehrsnetz entlang der MIV-Hauptverkehrsstraßen ab. Hier wird in der Regel Radverkehrsinfrastruktur angeboten; grundsätzlich wird die Führung in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn bevorzugt (v.a. Radfahrstreifen), nur in Ausnahmefällen bleiben baulich angelegte Radwege im Seitenbereich erhalten. Der MIV-Verkehrsanteil und/oder die angeordnete Geschwindigkeit sind jedoch in der Regel so hoch, dass der Radverkehr einen besonderen Schutzraum benötigt oder auf die Anwesenheit von Radfahrern im Straßenraum mit Markierungen hingewiesen werden soll.

Die Fahrbahnseitige Führung ermöglicht dem Radverkehr Vorteile hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Komforts. Im Einzelnen sind dies:

- Gute Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz- und Radverkehr, zur Reduzierung der häufigen Abbiegeunfälle an Knotenpunkten (vgl. Abschnitt 3.1).
- Möglichkeit der direkten Führung des abbiegenden Radverkehrs an Knotenpunkten.
- Flexibilität bei der Fahrbahnaufteilung, entsprechend den Möglichkeiten unter Beachtung der Belange des Kfz-Verkehrs Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umzuverteilen.
- Profilierung des Radverkehrs als Fahrverkehr gleichberechtigt zum motorisierten Verkehr.
- Weitgehende Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr als ein Mittel der Unfallprävention (vgl. Abbildung 3-21).
- Führung des Radverkehrs im Richtungsverkehr, also weitgehender Verzicht auf Zweirichtungsradswege.

Auch zukünftig werden im gelben Netz die Verkehrsanteile des MIV die des Radverkehrs übertreffen. Das Fahren entlang der Hauptverkehrsstraßen richtet sich an diejenigen Radfahrer, die möglichst zügig durch die Innenstadt kommen möchten, und hat darüber hinaus ebenfalls den Anspruch, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten.

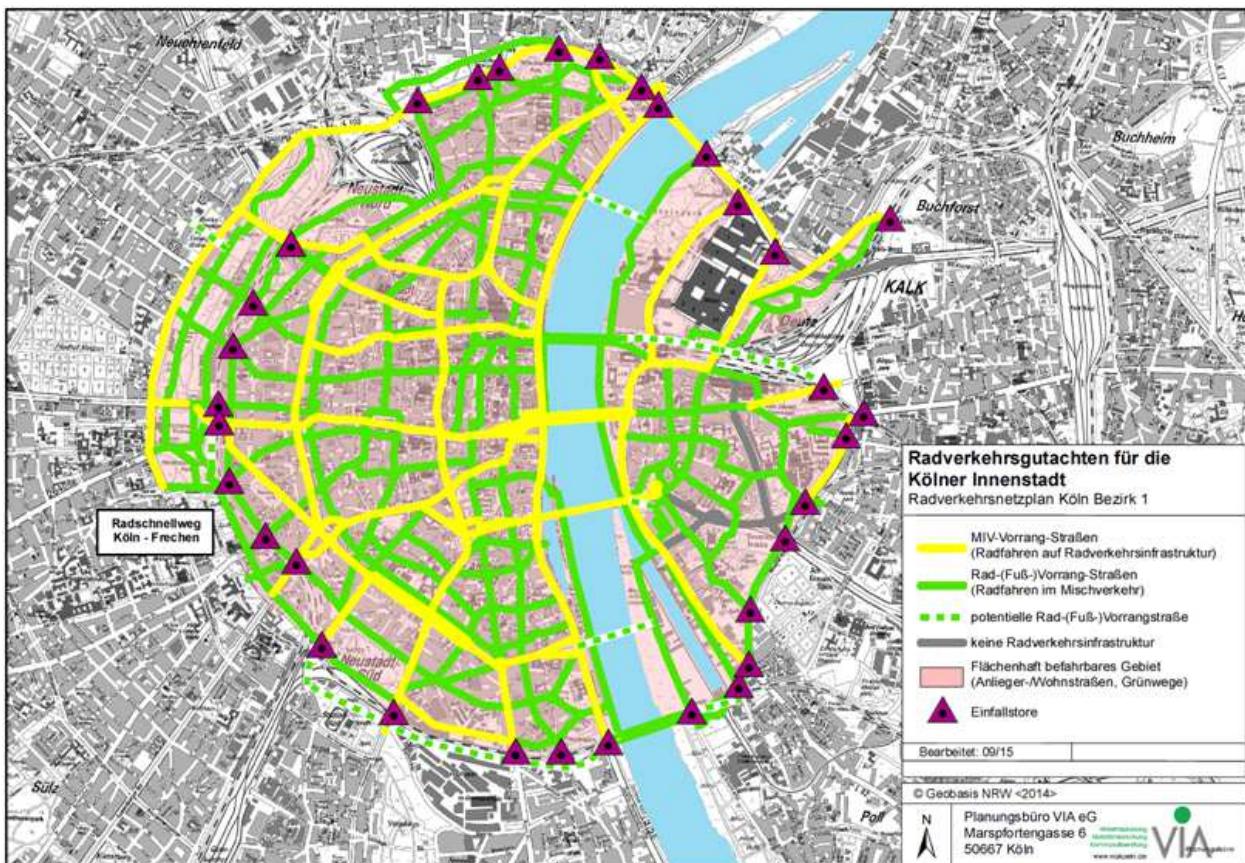


Abbildung 5-7: Radverkehrsnetz im Bezirk 1

Bislang sind an diesen Hauptverkehrsstraßen noch Netzlücken im Radverkehrsnetz vorhanden (keine Radverkehrsinfrastruktur bzw. Radfahren verboten). Diese Netzlücken werden durch die Umsetzung des vorliegenden Netzkonzeptes geschlossen.

Beispiele für die Ausprägung im grünen Netz

Führungsformen im Gelben Netz sind primär fahrbahnseitige Radfahrstreifen. Ausnahmen hiervon sind die Innerer Kanalstraße und die Rheinuferstraße, wo aufgrund der hohen Belastung auch durch Schwererverkehr die separate Führung im Seitenraum beibehalten wird. Im übrigen gelben Netz wird in der ersten Stufe geprüft, ob ein Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewandelt werden kann. Ist dies nicht möglich, wird untersucht ob die derzeitige Breite der MIV-Fahrstreifen erforderlich ist und ob durch Neuaufteilung ein Radfahrstreifen möglich ist. Auf diese Weise lässt sich auf dem größten Teil des Gelben Netzes eine separate fahrradspur realisieren.

Auf einigen wenigen Netzabschnitten, lassen sich bei der derzeitigen MIV-Belastung nur Lösungen der Teilseparation, also Schutzstreifen oder die sogenannte Shared-Bike-Lane umsetzen. Bei der Lösung

der Shared Bike-Lane wird der Radverkehr auf dem rechten Richtungsfahrstreifen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Lösung hat gegenüber dem Schutzstreifen den Vorteil, dass der Radverkehr nicht an den Rand gedrängt wird, ist aber nach dem geltenden Verkehrsrecht nicht zulässig. Daher ist hierfür ein Verkehrsversuch nötig (vgl. Abschnitt 6.5).

Die folgenden Beispiele verdeutlichen die Gestaltung von Radverkehrsführungen im Zuge des Gelben Netzes.

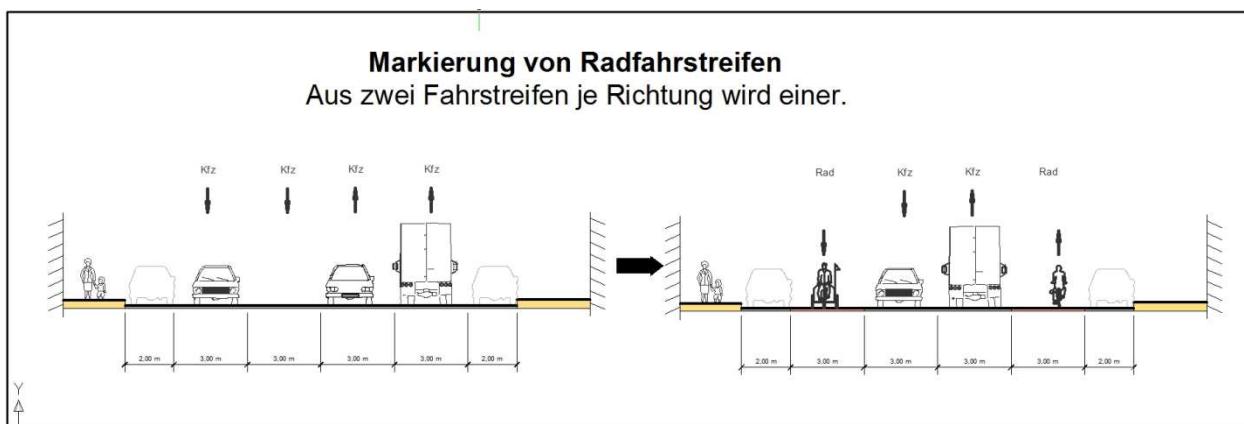


Abbildung 5-8: Reduktion von 4 auf 2 Fahrstreifen für den MIV

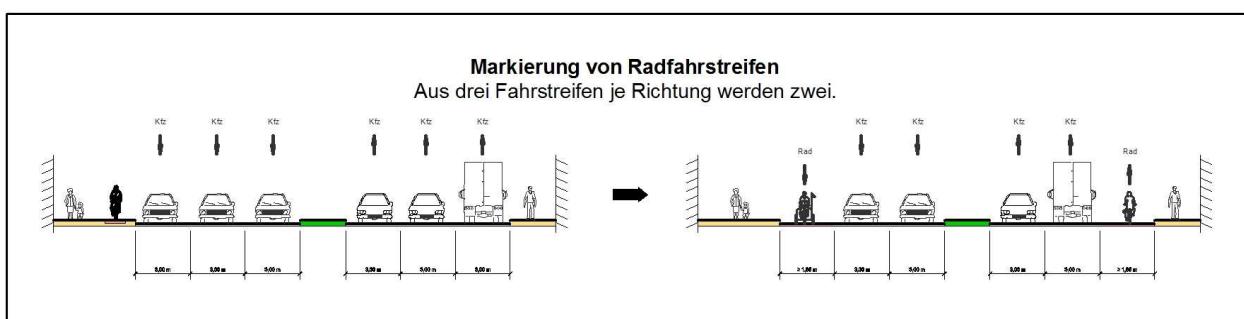


Abbildung 5-9: Reduktion von 6 auf 4 Fahrstreifen für den MIV

5.5 Netzdichte

Grundsätzlich sollte die Innenstadt flächenhaft mit dem Rad befahrbar sein. Es gibt nur einige wenige Routen, die auch weiterhin für den Radverkehr nicht freigegeben werden (Autobahnzubringer, straßenseitige Führung auf der Rheinuferstraße). Im übrigen Netz abseits der gelben und grünen Hauptrouten ist Radfahren schon heute problemlos möglich. Die noch bestehenden Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden, wenn nicht gravierende Sicherheitsbelange (vor allem aufgrund von Busverkehr) diesem entgegen stehen.

200 Meter bis zum Netz

Das gelbe und grüne Netz bildet ein Raster der Radrouten mit Bündlungsfunktion. Diese sollen zu jeder Quelle und zu jedem Ziel eine Entfernung von 200 m nicht überschreiten.

Das gelbe und das grüne Netz stellt die Hauptrouten des Radverkehrsnetzes in der Innenstadt dar, auf dem zukünftig der Radverkehr gebündelt werden soll. Hier werden die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit prioritär umgesetzt, alle anderen Maßnahmen können im laufenden Geschäft der Verwaltung bearbeitet werden. Das gelbe und grüne Netz bildet damit die Grundlage für das Maßnahmenprogramm (siehe Kapitel 6).

Nord-Süd- und Ost-West-Achsenüberbezirkliche Verbindungen: N-S-Achsen, O-W-Achsen, Verbindungen in die Nachbarstadtteile

Das Netzkonzept bietet durchgängig befahrbare Nord-Süd-Achsen und Ost-West-Achsen an. Neu ist die westliche Nord-Südverbindung über den Neumarkt, die innerhalb des Maßnahmenprogrammes eine hohe Priorität genießt. Ebenfalls gänzlich neu sind wichtige Verbindungen auf dem gelben Netz, da hier Netzlücken und Sicherheitsdefizite entlang der Hauptverkehrsstraßen beseitigt werden. Zu nennen ist hier die Nord-Süd-Fahrt und die südliche Ost-Westverbindung vom Barbarossaplatz über die Severinsbrücke nach Deutz. Diese Beispiele stehen für neue schnell zu befahrende Verbindungen, die eine völlig neue Qualität für den Radverkehr im Bezirk 1 schaffen.

Einbindung in das gesamtstädtische und regionale Netz

Die Verbindungen in die Nachbarstadtteile sind gegeben, da alle Einfallstore, die durch den die Innenstadt umschließenden Eisenbahnring vorgegeben werden, in der Netzplanung enthalten sind. Auch die Anbindungen an die geplanten Radschnellwege sind berücksichtigt: Diese werden an einen geplanten Radschnellwegering angebunden, der Teil der Radverkehrskonzeption ist (siehe Kapitel 6.4).

6 Maßnahmenprogramm

6.1 „Big 5“ – Schwerpunktmaßnahmen im Hauptnetz

Die Maßnahmenplanung für das Radverkehrskonzept der Kölner Innenstadt konzentriert sich auf Schwerpunkte: Neben der Entwicklung eines Fahrradstraßennetzes und der Optimierung der Radverkehrsführung auf den Rheinbrücken, wurden fünf weitere Achsen im Hauptnetz für eine detaillierte Planung ausgewählt.

Ziel der Maßnahmenplanung war stets ein achsenbezogenes Denken und nicht die Umsetzung von „Klein-Klein-Maßnahmen“ verteilt im Netz. Nur so können wichtige Netzzusammenhänge hergestellt werden und in den angestrebten Realisierungszeiträumen effektive Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden.

Die „Big 5“ genannten Maßnahmenachsen sind folgende:

- Nord-Süd-Fahrt (Ebertplatz bis Volksgarten)
- Südliche Ost-West-Achse (Barbarossaplatz bis Stadthaus)
- Rheinufer (zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke)
- Zülpicher Straße
- Gladbachstraße.

Sowohl die Nord-Süd-Fahrt als auch die südliche Ost-West-Achse sind Bestandteile des gelben Netzes. Auf diesen Achsen wird die Umverteilung der vorhanden Flächen und die Anpassung der Knotenpunkte im Vordergrund stehen.

Die Planung am Rheinufer, welches eine enorme Netzlücke zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke darstellt, diskutiert zwei ganz unterschiedliche Grundsatzlösungen.

Mit der Zülpicher und der Gladbachstraße werden Maßnahmen für zwei Strecken vorgeschlagen, die bereits seit Jahren in der öffentlichen Diskussion stehen und dementsprechend dringend einer Lösung bedürfen.

Die entwickelten Maßnahmen wurden innerhalb der Beteiligungsverfahren mit der Bürgerschaft diskutiert. Fachöffentlichkeit und Bürger nutzten diese Gelegenheit, um zahlreiche konstruktive Anregungen in die Planung einfließen zu lassen.

6.1.1 Nord-Süd-Fahrt

Bedeutung der Achse

In der heutigen Situation gibt es für den Radverkehr keine durchgängige und zügig befahrbare Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt.

Die Verbindung Riehler Straße – Turiner Straße – Tunisstraße – Nord-Süd-Fahrt – Tel-Aviv-Straße – Ulrichgasse – Vorgebirgsstraße ist für den Kfz-Verkehr seit der Nachkriegszeit eine der Hauptachsen und birgt auch für den Radverkehr das Potenzial eine solche Nord-Süd-Verbindung durch die gesamte Innenstadt zu schaffen.

Die Achse ist Teil des „gelben Netzes“ und wird damit auch im Zielkonzept den Vorrang für den MIV beibehalten. Dennoch besteht die Möglichkeit, durch die Umverteilung der vorhandenen Flächen eine Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, die teilweise über den Standard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinausgeht. Mit der Umwidmung von Kfz-Fahrstreifen zu Radfahrstreifen kann dem Radverkehr pro Richtung bis zu 3,00 m nutzbare Breite und mindestens 0,75 m Abstand zu parkenden Fahrzeugen zur Verfügung gestellt werden. Somit erhält die Nord-Süd-Verbindung annähernd die Qualität einer Radschnellverbindung. Die Radverkehrsführung erfolgt grundsätzlich oberirdisch, da somit die Anbindung an die Querverbindungen des Hauptnetzes gewährleistet wird.

Maßnahmenplanung

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde für den Abschnitt zwischen Victoriastraße und Tel-Aviv-Straße eine Raumstudie angefertigt, welche den Raumbedarf der Radverkehrsinfrastruktur aufzeigt und Grundsatzlösungen an den Knotenpunkten verdeutlicht.

Im Norden dieses Abschnitts schließen sich Turiner und Riehler Straße an, auf der die Planung der Radverkehrsanlagen als eine der „Sofort-Maßnahmen“ von der Stadt Köln durchgeführt werden soll. Auch südlich der Tel-Aviv-Straße liegen Planungen der Stadtverwaltung vor, die bereits politisch beschlossen sind.

In der Umgestaltung des Opernquartiers wurde ebenfalls die Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur auf der Tunisstraße berücksichtigt. Das Radverkehrskonzept ergänzt diese Planung um weitere wichtige Anschlüsse und die Anbindung in nördliche und südliche Richtung.

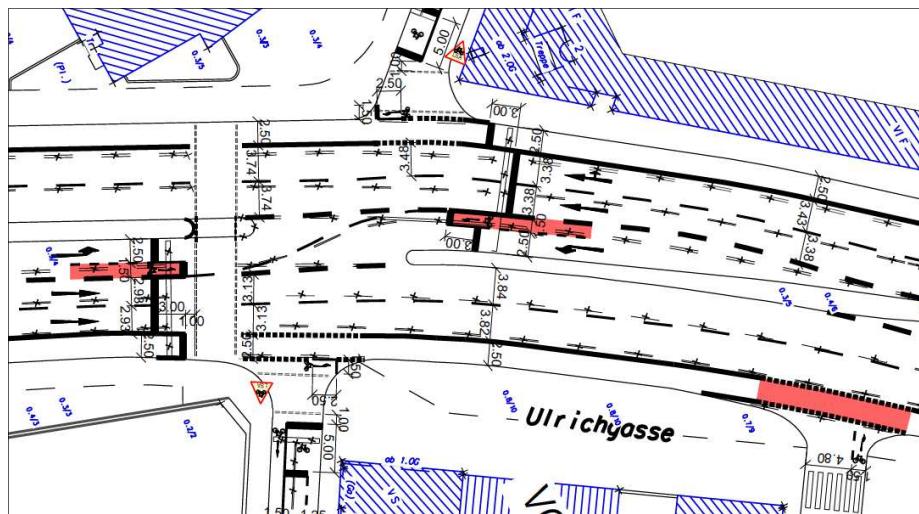


Abbildung 6-1: Auszug aus der Planung Ulrichgasse

In der für das Radverkehrskonzept Innenstadt vorgelegten Raumstudie konnte bislang keine Untersuchung der Leistungsfähigkeit erfolgen. Die Planung gibt vor, welche Maßnahmen notwendig sind, um die erforderliche Radverkehrsinfrastruktur herzustellen. Die benötigten Flächen stehen dabei fast durchgängig zur Verfügung. Einen „Knackpunkt“ entlang der Achse bildet der Anschluss der Nord-Süd-Fahrt aus nördlicher Richtung an die Cäcilienstraße. Auf der Rampe erlauben die vorhandenen Breiten die erforderliche Trennung zwischen MIV und Radverkehr nicht. Eine gemischte Führung ist aufgrund der Steigungsverhältnisse konfliktbehaftet.



Abbildung 6-2: Rampe zwischen Nord-Süd-Fahrt und Cäcilienstraße

Das folgende Poster zeigt die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge im Detail. Es diente im zweiten Facharbeitskreis als Diskussionsgrundlage im Workshop „Nord-Süd-Fahrt“.



Abbildung 6-3: Maßnahmenposter "Nord-Süd-Fahrt"

Ergebnisse des zweiten Facharbeitskreises

Die Teilnehmer im Workshop „Nord-Süd-Fahrt“ begrüßten grundsätzlich die Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur auf der Nord-Süd-Fahrt. Diese Verbindung ist aus Sicht des Arbeitskreises alternativlos und ihre Umsetzung deswegen von hoher Bedeutung.

Als Schwerpunkt der Diskussion stellte sich die Netzlücke zwischen Nord-Süd-Fahrt und Cäcilienstraße heraus. Die vorhanden Breiten lassen keine Trennung zwischen Radverkehr und MIV zu und die Führung im Mischverkehr ist auch in Form einer „Shared Bike Lane“ risikoreich. Dennoch ist die Schließung der Lücke aus Sicht der Anwesenden unumgänglich, da sonst keine hinnehmbaren Alternativen für den Radverkehr in diesem Bereich existieren. Die Teilnehmer des Workshops schlagen daher vor, diese Rampe für den Kfz-Verkehr zu sperren.

Die Kfz-Ströme in Richtung Deutz (Linksabbieger) könnten durch den Tunnel, die Neuköllner Straße und über die Bäche geleitet werden. Es wird vorgeschlagen für den Rechtsabbieger in Richtung Neumarkt einen U-Turn bereits vor dem Knoten Neuköllner Straße/ Blaubach einzurichten, um lange Umwege über Bäche und Ringe zu vermeiden. Dieser Vorschlag wurde in die weitere Planung aufgenommen.



Abbildung 6-4: U-Turn auf der Neuköllner Straße (Höhe Großer Griechenmarkt)

Aufgrund der Bedeutung dieser Einzelmaßnahme sollte die Prüfung einer Sperrung der Rampe für den Kfz-Verkehr aus Sicht des Fach-

arbeitskreises eine hohe Priorität erhalten. Darüber hinaus ist folgende Umsetzungsreihenfolge auf der Nord-Süd-Achse denkbar:

1. Abschnitt zwischen Ringen und Bächen und anschließend bis zur Ost-West-Achse
2. Abschnitt An den Dominikanern bis Brüdergasse
3. Abschnitt An den Dominikanern bis Ebertplatz.

Folgende Abbildung zeigt das Ergebnis des Workshops „Nord-Süd-Fahrt“ im 2. Facharbeitskreis:

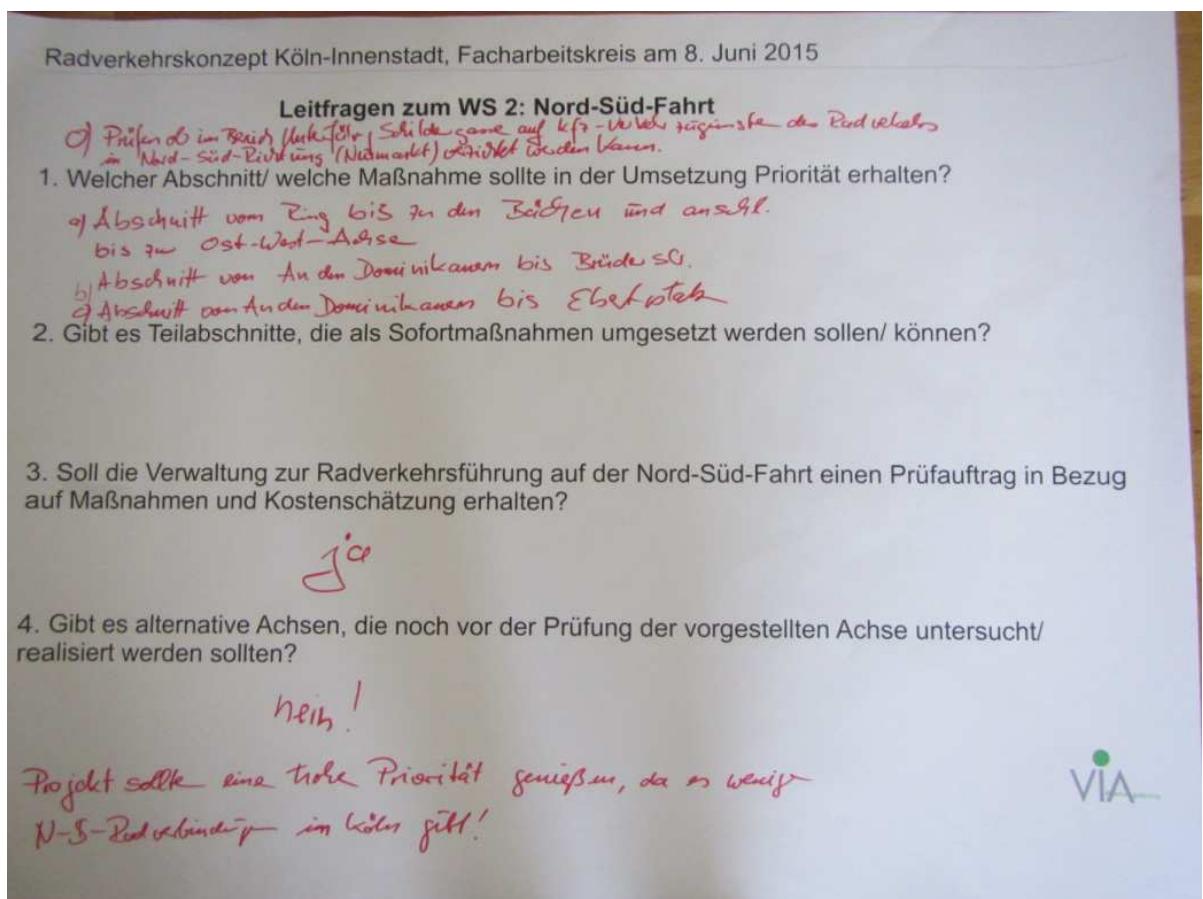


Abbildung 6-5: Ergebnisposter Workshop "Nord-Süd-Fahrt"

6.1.3 Südliche Ost-West-Achse

Bedeutung der Achse

Im geplanten Hauptnetz der Kölner Innenstadt existieren mehrere wichtige Ost-West-Verbindungen. Dazu zählt beispielsweise auch die Achse zwischen Aachener Weiher, Neumarkt, Heumarkt und Deutzer Brücke, deren Detailplanung im Rahmen der Umsetzung des Masterplans erfolgt. Maßnahmenvorschläge für die davon nördlich gelegenen Achsen, z.B. auf der Magnusstraße, der Christophstraße oder der Kyotostraße werden im Rahmen des Radverkehrskonzepts erarbeitet.

Radverkehrsführung auf der Severinsbrücke

Eine weitere bedeutende Ost-West-Verbindung stellt die Achse zwischen Barbarossaplatz – Severinsbrücke – Stadthaus dar. Insbesondere im linksrheinischen Stadtgebiet weist diese Führung im heutigen Zustand erhebliche Netzlücken auf.

Die Fußgänger- und Radverkehrsrampen an der in den 1960er Jahren erbauten Severinsbrücke erfüllen nicht die heutigen Anforderungen des nicht motorisierten Verkehrs. Sie liegen abseits des übrigens Straßennetzes, besitzen umwegige und schlecht erkennbare Führungen und rufen teilweise durch die Gefällelagen und die geringen Breiten Konfliktsituationen hervor. Es existiert beispielsweise keine für den Radverkehr zugelassene, direkte Anbindung zwischen Perlengraben und Severinsbrücke. Der Radverkehr muss in beide Richtungen auf das Nebennetz ausweichen, wodurch lange Umwege entstehen. Ein Kernpunkt in der Planung dieser Achse lag deswegen in der direkten Anbindung der Severinsbrücke an den Perlengraben im Linksrheinischen und an den Gotenring im Rechtsrheinischen.

Maßnahmenplanung

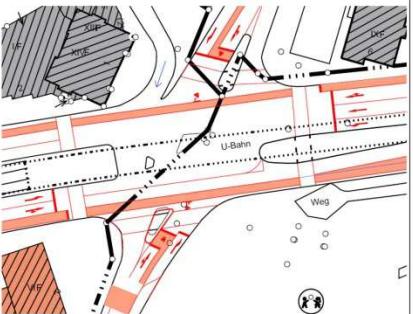
Für den Abschnitt Barbarossaplatz bis Severinsbrücke wurde eine Raumstudie angefertigt. Im Querschnitt können auf der Neuen Weyerstraße, dem Rothgerberbach und dem Perlengraben Radfahrstreifen in Breiten realisiert werden, die der Qualität einer Radschnellverbindung entsprechen. Die Raumstudie zeigt ebenfalls Grundsatzlösungen für die Knotenpunkte in diesem Abschnitt, enthält aber noch keine Prüfung der Leistungsfähigkeit.

Das folgende Maßnahmenposter diente im zweiten Facharbeitskreis als Diskussionsgrundlage zur Bewertung der Einzelmaßnahmen:

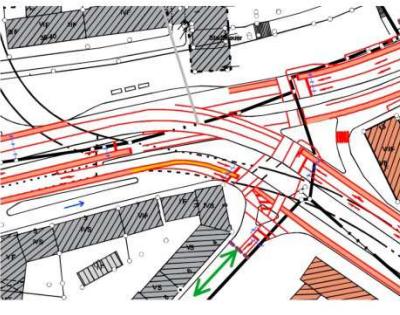
S-201 Neue Weyerstraße / Rothgerberbach
Netzlücke im Hauptverkehrsstraßennetz,
Belastungsbereich 4: Radfahrstreifen oder baul. Radweg




S-202 Am Weidenbach/ Rothgerberbach
signalisierter Knoten:
AFAS in der
südlichen Zufahrt

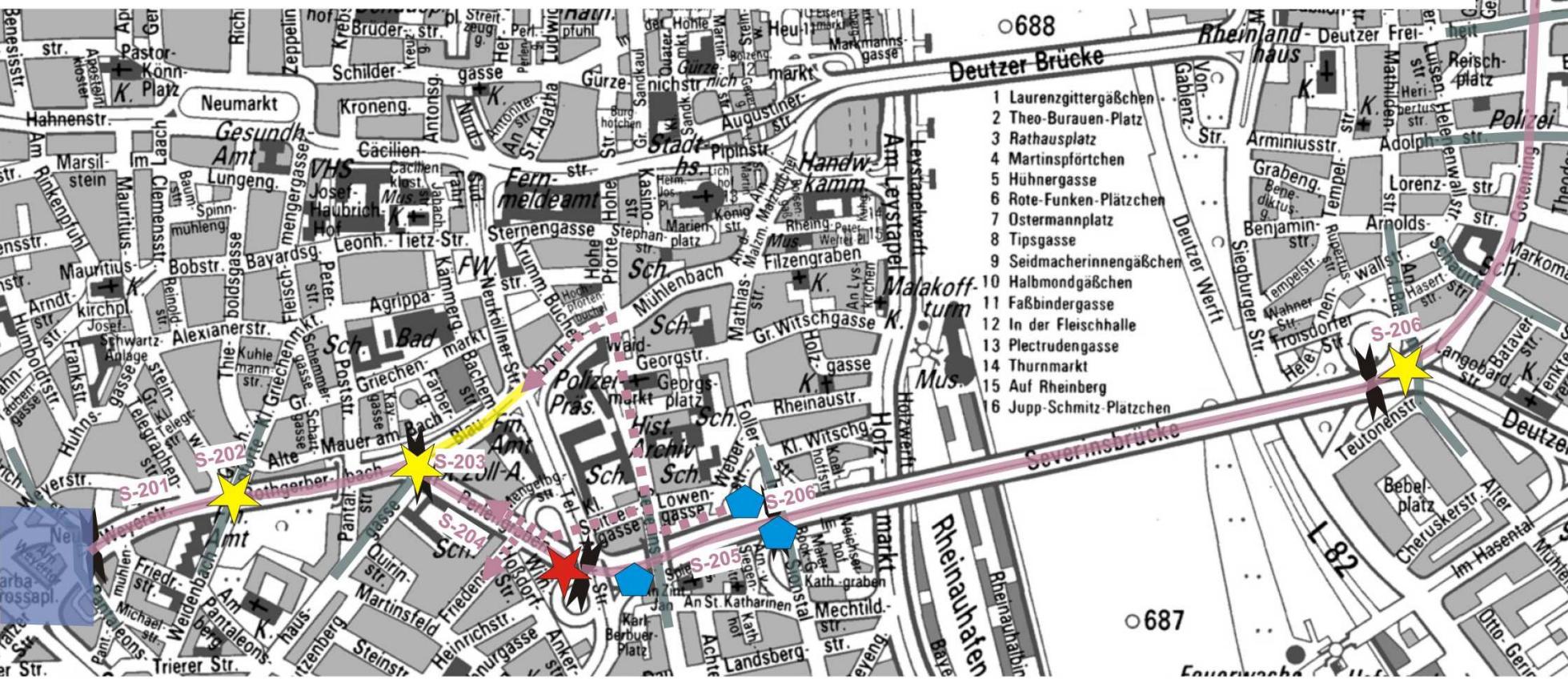


S-203 Perlengraben/ Rothgerberbach
signalisierter Knoten

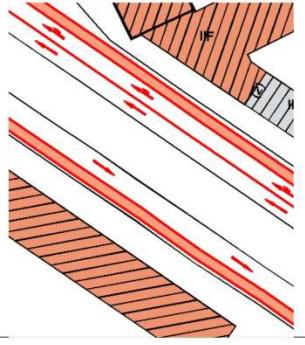


LEGENDE

- Optimierung LSA
- Neubau LSA wird geprüft
- Knoten ohne Maßnahme
- nicht signalisierten Knotenpunkt verbessern
- Hauptachse Bäche
- Alternative Führungen
- Anschluss „Gelbes Netz“
- Anschluss „Grünes Netz“
- Beginn/ Ende eines Abschnitts



S-204 Perlengraben
Netzlücke im Hauptverkehrsstraßennetz,
Belastungsbereich 4:
Radfahrstreifen oder baulicher Radweg



S-205 Auffahrt zur Severinsbrücke
Netzlücke im Hauptverkehrsstraßennetz,
Belastungsbereich 4:
Radfahrstreifen oder baulicher Radweg



**S-206 Auffahrt zur Severinsbrücke:
westliche Brückenrampe**



**S-207 Auffahrt zur Severinsbrücke:
östliche Brückenrampe**



Abbildung 6-6: Maßnahmenposter "Südliche Ost-West-Achse"

Auf dem Gotenring begünstigen die vorhandenen Breiten zwischen Gleiskörper und Seitenraum sowie das beidseitige Schrägparken eine getrennte Führung zwischen MIV und Radverkehr nicht. Radfahrer sollen durch die Markierung der „Shared Bike Lane“-Symbole und breite Furtmarkierungen an den Einmündungen dazu angeregt werden, in sicherem Abstand zu den parkenden Fahrzeugen, also möglichst mittig auf der Fahrbahn, zu fahren.

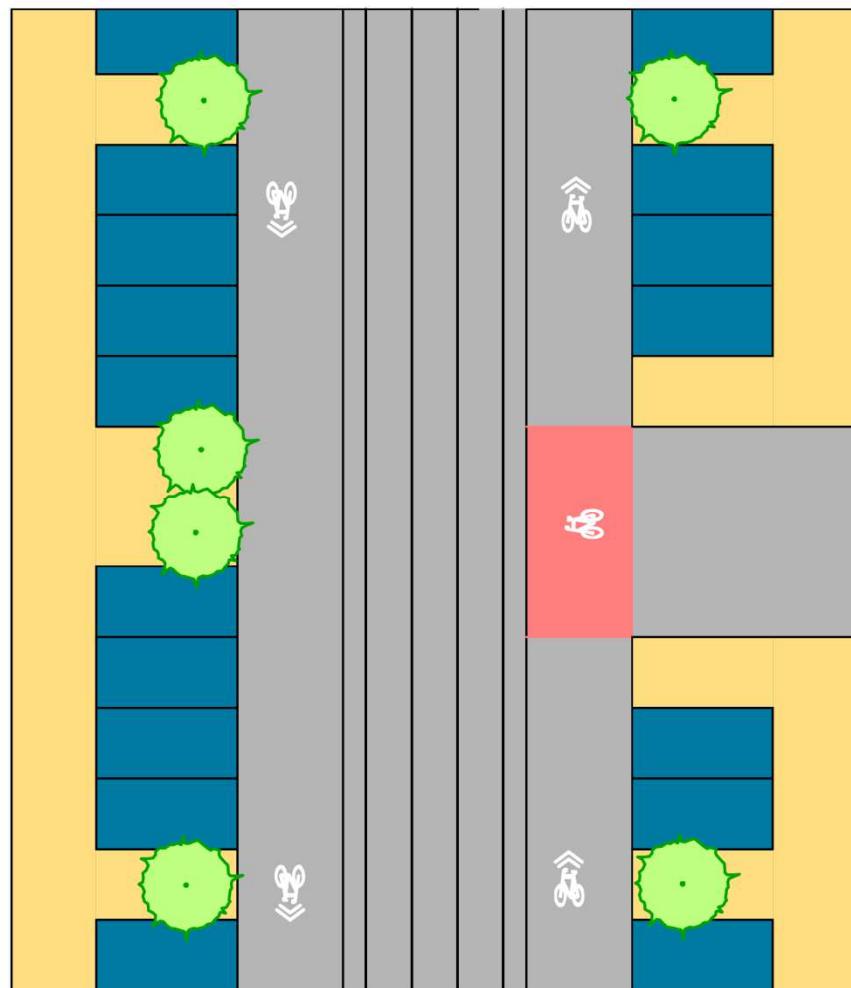


Abbildung 6-7: Prinziplösung Gotenring

Ergebnisse des zweiten Facharbeitskreises

Die Teilnehmer des Workshops „Barbarossaplatz bis Stadthaus“ im zweiten Facharbeitskreis befürworteten die Realisierung der diskutierten Achse und halten diese für so bedeutsam, dass Einschnitte in die Kfz-Infrastruktur (Spurigkeit, Herabsetzung Höchstgeschwindigkeit, Sicherung des Radverkehrs durch LSA-Anpassung) gerechtfertigt sind. Die Teilnehmenden wünschen sich für die folgenden Abschnitte vordringliche Priorität bei der Umsetzung:

1. Direkte Führung des Radverkehrs auf einer Shared Bike Lane auf die Severinsbrücke vom Gotenring nach Westen fahrend und Integration des Radverkehrs in die LSA in der Auffahrt zur Severinsbrücke. Absenkung des Bordsteins zur Auffahrt auf den getrennten Fuß-/Radweg.
2. Markierung eines Radfahrstreifens auf der Achse Rothgerberbach von Barbarossaplatz bis zum Knotenpunkt Mühlenbach/Perlengraben unter Sicherung des geradeaus fahrenden Radverkehrs in den Mühlenbach. Integration des Radverkehrs in die LSA-Knotenpunkte auf diesem Abschnitt in allen Fahrbeziehungen.
3. Schaffung von oberirdischen, direkten Verbindungen von der Severinsbrücke zur Severinstraße auf der südlichen Seite (über die Spielmannsgasse) und nördlichen Seite (direkte Führung über die Wiese).

Folgende Abbildung zeigt das Ergebnisposter des zweiten Facharbeitskreises:

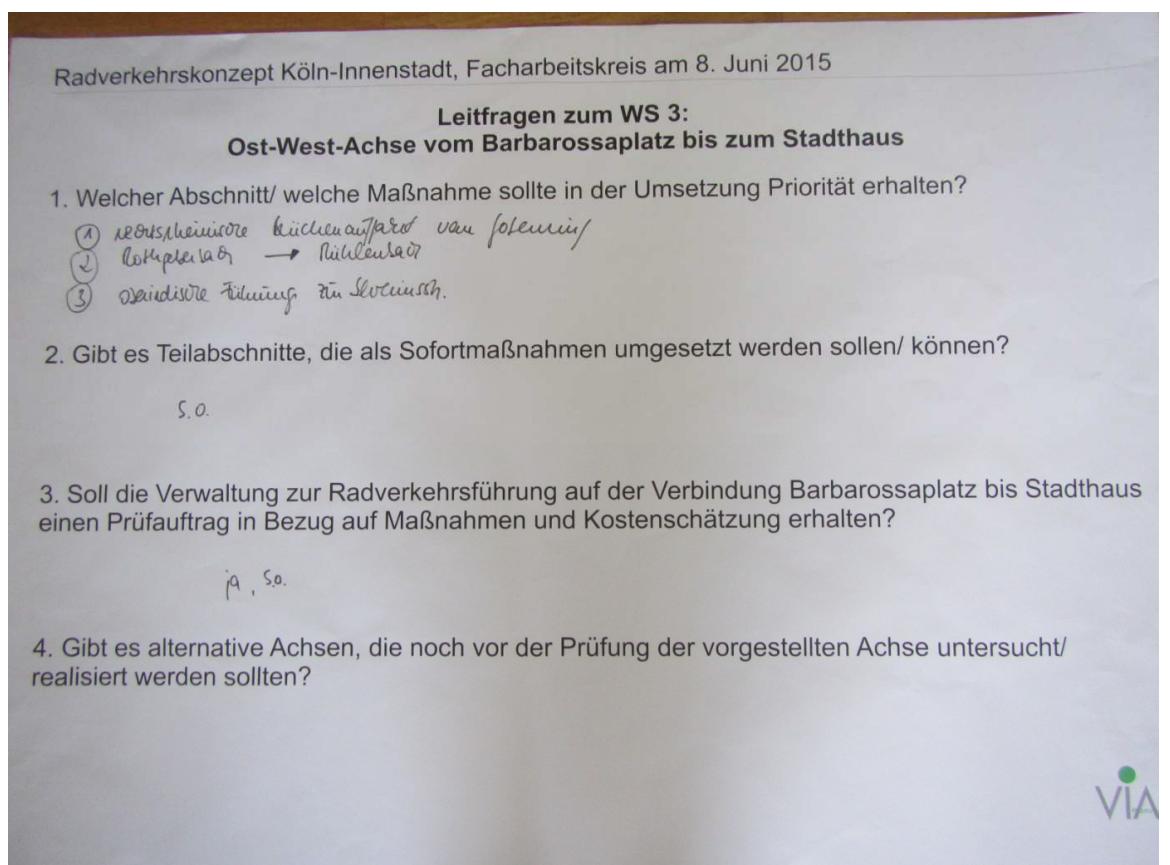


Abbildung 6-8: Ergebnisposter Workshop "Barbarossaplatz bis Stadthaus"

6.1.4 Rheinufer

Ein weiteres Kernthema in der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzepts stellt die Führung des Radverkehrs zwischen Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke dar. Im Norden und Süden durch den Rheinuferweg weiterführend, entsteht auf dem Abschnitt zwischen den beiden Brücken eine entscheidende Netzlücke, die nicht nur den touristischen Radverkehr beeinträchtigt, sondern besonders für den Alltagsradverkehr ein tägliches Problem darstellt.

Die Unterführung der Rheinuferstraße und der fehlende Abschnitt des Radweges bringen zwei grundsätzliche Führungen in die Diskussion:

Führung auf der Rheinpromenade

Zum einen besteht die Möglichkeit, den Radverkehr oberirdisch, über die Rheinpromenade zu leiten. Dieser Bereich ist jedoch besonders bei schönem Wetter ein beliebter Aufenthaltsort für Touristen und Ausflügler. An der Rheinpromenade erfolgen der Zu- und Ausstieg, sowie die Beladung der anliegenden Schiffe. Verschiedene Einbauten wie Kioskstände, Bäume und Litfaßsäulen stellen eine zusätzliche Beeinträchtigung des Radverkehrs dar. An Sonntagen werden gelegentlich Märkte am Rheinufer veranstaltet, die bereits unter der Hohenzollernbrücke beginnen.



Abbildung 6-9: Situation auf der Rheinpromenade

Führung durch den Rheinufertunnel

zwei Maßnahmen in unterschiedlichen Zeiträumen

Eine weitere Möglichkeit, die Netzlücke zwischen Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke zu schließen, ist die Führung durch den Rheinufertunnel. Das Befahren des Tunnels ist heute verboten, könnte aber durch das Ergreifen verschiedener Maßnahmen ermöglicht werden.

Das Radverkehrskonzept sieht die Ertüchtigung beider diskutierter Führungsformen in unterschiedlichen Realisierungszeiträumen vor.

Kurzfristig soll die oberirdische Führung über die Rheinuferpromenade verbessert werden.

- Dazu sollen verschiedene Einbauten versetzt werden, um die vorhandenen Engstellen zu reduzieren.
- Fahrrad-Piktogramme auf dem Boden können die Fußgänger auf den Radverkehr aufmerksam machen, ohne dass dabei eine eigene Fahrspur für Radfahrer geschaffen werden soll, da dies das Prinzip des Mischverkehrs und der gegenseitigen Rücksichtnahme auf der Rheinpromenade nicht fördert.
- Außerdem ist zu prüfen, ob weitere Abschnitte des Ufers ausgekragt werden können und das Be- und Entladen der Schiffe entsprechend der Vorbilder aus anderen Städten über das Wasser erfolgen kann.
- Märkte sollten dort enden, wo der Zweirichtungsradweg an der Rheinuferstraße beginnt, so dass der Bereich unter der Hohenzollernbrücke frei bleibt.

Zusätzlich ist eine direkte, zügig befahrbare Führung durch den Rheinufertunnel anzustreben. Die Weiterführung in Form eines Zweirichtungsradwegs im Norden und Süden des Tunnels legt die Nutzung des rechten Fahrstreifens in der östlichen Tunnelröhre im Zweirichtungsbetrieb nahe.

- Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung im Tunnel erfordern nach der Richtlinie für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS)⁵⁶ besondere Trennvorrichtungen zwischen Radweg und Fahrbahn.
- Zudem ist die Beleuchtung und Belüftung innerhalb des Tunnels entsprechend auf den Radverkehr anzupassen.
- Darüber hinaus muss der Zugang zu den Notausgängen im Tunnel gewährleistet sein.

⁵⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS). Köln 2009

**Ergebnisse des zweiten
Facharbeitskreises**

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurde die Einbindung des Zweirichtungsradsweges im Tunnel an die Knotenpunkte nördlich und südlich des Tunnels skizziert. Eine Prüfung der Leistungsfähigkeit an diesen Knotenpunkten muss noch erfolgen.

Im zweiten Facharbeitskreis diente folgendes Maßnahmenposter als Diskussionsgrundlage des Workshops „Rheinufer“:

**Variante 1:
Durch den Rheinufertunnel**

Maßnahmenvorschlag:
einseitig durch den Tunnel auf Ostseite in zwei Richtungen auf baulich abgesetztem Radweg

Vorteile:
direkte Führung des Altagsradverkehrs unabhängig vom Rad- und Fußverkehr auf der Rheinpromenade in der Altstadt

Probleme:
zurzeit keine Belüftung im Tunnel, erst nach Sanierung wird Belüftung eingebaut (Kfz-Abgase sammeln sich v.a. bei Stau) in Tunnelröhre
Die hohe Verkehrsbelastung (44.300 Kfz DTV) und die zulässige Geschwindigkeit erfordern besondere Schutzmaßnahmen für den Radverkehr:
Gefährdungsstufe 2, Aufhaltestufe H1 nach „Richtlinien für den passiven Schutz von Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme – RPS 2009“ (FGSV). Diese sind sehr raumgreifend.
Darüber hinaus müssen die Notausgänge an den Tunnelwänden für alle Verkehrsteilnehmer (auch Kfz) erreichbar sein. Folglich ist eine abgeschlossene Tunnelröhre für Radfahrer vsl. nicht realisierbar.

Ein östlich gelegener Zweirichtungsradweg müsste auf Kosten des Linksabbiegers in der Trankgasse gebaut werden. Aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertreibbar ist ein Rückstau im Tunnel auf dem linken Fahrstreifen.
Leistungstechnisch zu prüfen wäre, ob der Linksabbieger in die Trankgasse entfallen kann und etwas weiter nördlich über die Goldgasse im U-Turm abgewickelt werden kann.

Vorschiz zur Spuraufteilung Ausfahrt im Norden (Aufsicht A)


Vorschiz zur Spuraufteilung Einfahrt im Süden (Aufsicht B)


**Variante 2:
Auf der Rheinpromenade**

Voraussetzungen:
Auf der Rheinpromenade wird in absehbarer Zeit der Oberflächenbelag saniert.
Veranstaltungen werden nur noch nördlich der Hohenzollernbrücke und südlich des Heumarktes zugelassen.

Maßnahmenvorschlag:
- Radverkehr soll auch weiterhin im Mischverkehr mit Fußgängern auf der Rheinpromenade geführt werden, ggf. unter „weicher Trennung“.
- Zu prüfen ist eine Erweiterung durch Kragwände und ggf. die Beseitigung baulicher Engstellen.

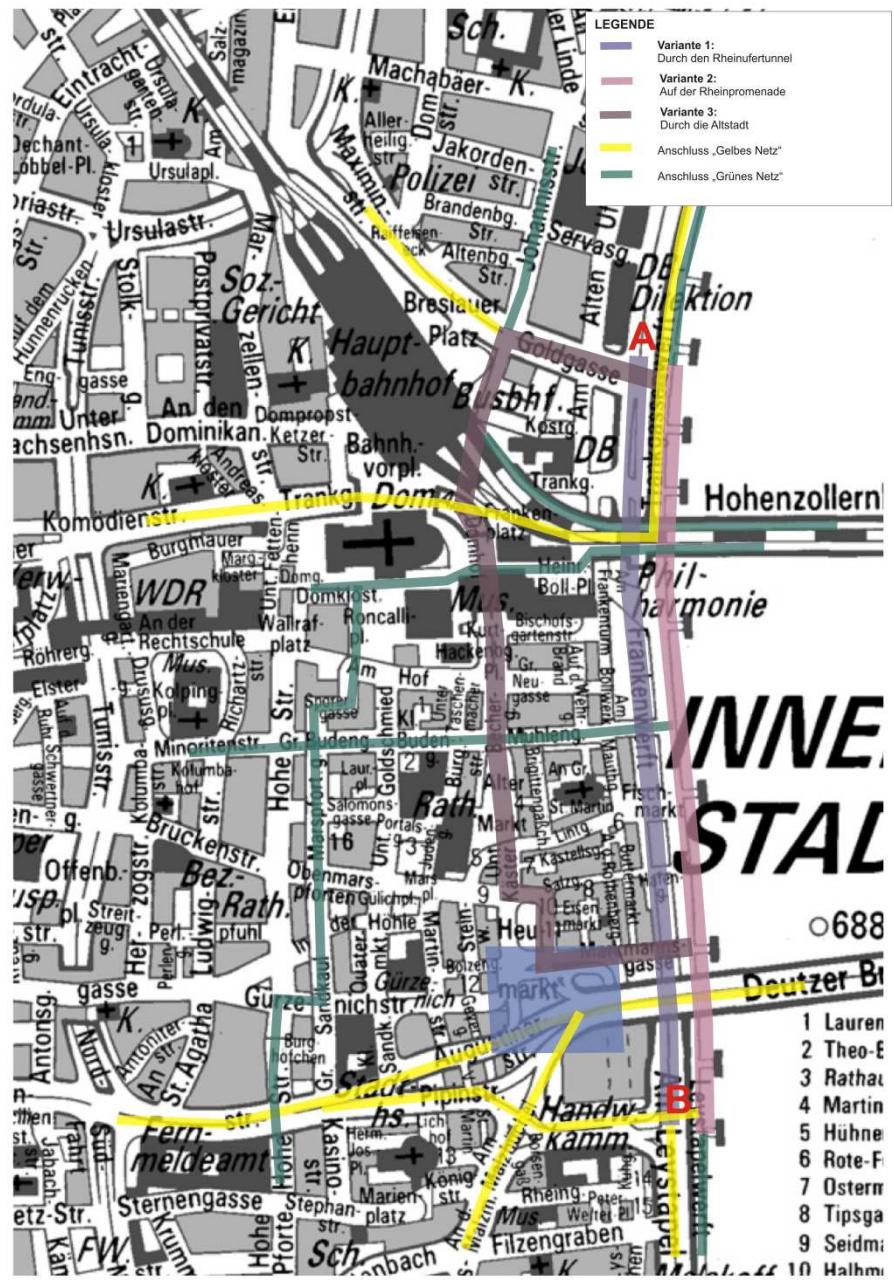
Vorteile:
- direkte Führung des Radverkehrs am Rhein
- keine Fußgängerdurchdringung
- Das Fußgängeraufkommen bestimmt das Geschwindigkeitsniveau der Radfahrer: das heißt, dass an aufkommensstarken Wochenenden Radfahrer u.U. schieben müssen, doch werktags morgens und abends im Berufsverkehr ein zügiges Vorankommen möglich ist.

4. Engstelle - KD Häuschen nord


**Variante 3:
Durch die Altstadt**

Maßnahmenvorschlag:
Eine Umleitungsbescschilderung in der Fahrradwegweisung (Klapptwegweiser? und Infotafel) weist auf die alternative Führung hin.
- bei Hochwasser
- bei Veranstaltungen auf der Rheinuferpromenade
- an besonders aufkommensstarken Wochenenden und Feiertagen.

Führung des Radverkehrs am Rhein in Nord-Süd-Richtung



Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung
VIA
Planungsbüro
Planungsbüro
www.viakoen.de

Meinungsbild zu folgenden Leitfragen:

Welcher Radfahrtyp benutzt einen Radweg durch den Tunnel, welcher Radfahrtyp nutzt ihn nicht?

Wie ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bewerten?

Soll die Verwaltung zu Variante 1 "Durch den Rheinufertunnel" einen Prüfauftrag erhalten?

Soll die Verwaltung zu Variante 2 „Auf der Rheinpromenade“ zu dem Thema „Verbreiterung durch Kragwände“ einen Prüfauftrag erhalten?

Soll die Verwaltung zu Variante 2 „Auf der Rheinpromenade“ zu dem Thema „Rückbau der baulichen Barrieren“ einen Prüfauftrag erhalten?

Soll die Verwaltung zu Variante 3 „Durch die Altstadt“ einen Prüfauftrag zur Umleitungsbescschilderung erhalten?

Abbildung 6-10: Maßnahmenposter "Rheinufer"

Im Facharbeitskreis nahmen die Teilnehmenden des Workshops eine Variantenbewertung vor und entwickelten darüber hinaus weitere innovative Lösungsmöglichkeiten zur Schließung der Netzlücke. Die folgende Abbildung zeigt das Ergebnis des Workshops in Form eines „Quick-Checks“:

Quick-Check

	Direktheit	Sicherheit	Fahrkomfort	Kosten	Attraktivität
V1 Tunnel	+++	++	+++	----	++
V2 Promenade	+++	++	-	++	+ (t)
V3 Altstadt	---	-	--	-	-
V4 ?	temporäre Mischverkehr Bott	Rheinradweg „auf dem Wasser“ „Balkon“			+++

Abbildung 6-11: Ergebnisse des Workshops "Rheinufer"

Die Teilnehmenden präferierten die Führung durch den Tunnel in Hinsicht auf Direktheit, Sicherheit, Fahrkomfort und Attraktivität. Die Führung auf der Promenade erfordert zwar geringere Investitionskosten bleibt aber trotz des möglichen Maßnahmenspektrums eine wenig komfortable und attraktive Verbindung für den Alltagsradverkehr. Eine Umleitung des Radverkehrs stellt aus Sicht der Teilnehmer keine Option dar.

Im Workshop wurden weiterhin die Führung im temporären Mischverkehr, die Einrichtung eines Wasser-Taxis entlang der Rheinpromenade und den Bau eines Radwegs als Röhre auf dem Wasser diskutiert. Diese Vorschläge wurden in der weiteren Maßnahmenentwicklung nicht weiter verfolgt. Zur Schließung der Netzlücke sollte die Umsetzung beider zuvor beschriebenen Maßnahmen verfolgt werden. Dabei wird zu einer beschleunigten Ertüchtigung der Rheinpromenade für den Radverkehr geraten, die innerhalb der nächsten zwei Jahre erfolgen sollte. Die Einrichtung eines Zweirichtungsradweges innerhalb des Tunnels ist gekoppelt an die Tunnelsanierung. Aus Sicht der Gutachter und der Teilnehmenden des Facharbeitskreises sollte die Vorziehung der Tunnelsanierung geprüft werden.

6.1.5 Zülpicher Straße

Probleme in der heutigen Verkehrsführung

Mit der Achse Zülpicher Straße – Jahnstraße liegt eine radial verlaufende Verbindung zwischen Südstadt, Universitätsgelände und Innenstadt vor.

Die Radverkehrsführung auf der Zülpicher Straße ist bereits seit Jahren ein Schwerpunkt in der öffentlichen Diskussion, da die gemeinsame Nutzung des kompakten Straßenraums durch den ruhenden und fließenden MIV, die Straßenbahn und den Radverkehr sowie die hohe Aufenthaltsfunktion der Straße zu Konflikten führt. Dies wird auch durch die Unfallanalyse ersichtlich: Innerhalb des untersuchten 5-Jahres-Zeitraums ereigneten sich auf der Zülpicher Straße zwischen Bezirksgrenze und Hohenstaufenring 18 Unfälle zwischen Radfahrern und dem ruhenden Verkehr.

Öffentlich diskutierte Lösungswege

Verschiedene Lösungswege zur Verbesserung der verkehrlichen Situation auf der Zülpicher Straße wurden bereits außerhalb der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts diskutiert.

- In einem Beschluss vom 27.10.2015 beauftragte der Verkehrsausschuss die Verwaltung mit der Durchführung eines praktischen Verkehrsversuchs, welche die Sperrung der Zülpicher Straße zwischen Dasselstraße und Wilhelm-Waldeyer-Straße für den MIV vorsieht.
- Darüber hinaus existieren Überlegungen zur Verlegung der Haltestelle Dasselstraße/ Bhf. Süd, da die heutige Situation kein Überholen der haltenden Straßenbahn durch Radfahrer erlaubt und die vorhandenen Warteflächen im Seitenraum nicht mehr ausreichen.

Das Radverkehrskonzept greift diese Vorhaben bzw. Überlegungen auf und ergänzt sie um weitere Maßnahmenpakete nördlich der Dasselstraße.

Maßnahmenplanung im Radverkehrskonzept

Bei der heutigen Querschnittsaufteilung fahren viele Radfahrer zwischen Straßenbahnschiene und dem ruhenden Verkehr, was die Konfliktsituationen hervorruft. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den Querschnitt des Straßenraums neu aufzuteilen:

- Die Herausnahme des ruhenden Verkehrs schafft mehr Platz für den Radverkehr, aber auch für den Aufenthalt im Seitenraum.

- Radfahrer können sich auf einem Schutzstreifen weitgehend störungsfrei vom fließenden Kfz-Verkehr und der Straßenbahn bewegen.
- Mit dem Wegfall von ca. 70 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sollte diese Maßnahme an ein Parkraumkonzept für das anliegende Gebiet gekoppelt werden. Um das Ausweichen in die umliegenden Nebenstraßen zu vermeiden und damit den Parksuchverkehr im Quartier zu fördern, könnte sich der Bau einer Quartiersgarage anbieten. Denkbar wäre die Bündelung mit den Planungen zum Masterplan Universität, welcher mehrere Tiefgaragen im Bereich der Mensa vorsieht.
- Darüber hinaus müssen entlang der Zülpicher Straße Haltemöglichkeiten für den Lieferverkehr geschaffen werden. Denkbar ist die Verwendung herausnehmbarer Sperrpfosten nach dem Modell der Severinstraße. Mit den anliegenden Einzelhändlern und Gastronomen sollte außerdem über eine zeitliche Beschränkung der Ladezonen diskutiert werden, so dass die Lieferungen möglichst außerhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgen können.

Die Zülpicher Straße soll zu einer Achse werden, die hauptsächlich durch den Umweltverbund, d.h. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, genutzt wird, aber für Anlieger- und Lieferverkehre erreichbar bleibt.



Abbildung 6-12: Situation auf der Zülpicher Straße heute

Das folgende Poster zeigt die Maßnahmen, die durch das Radverkehrskonzept unterstützt bzw. vorgeschlagen werden:

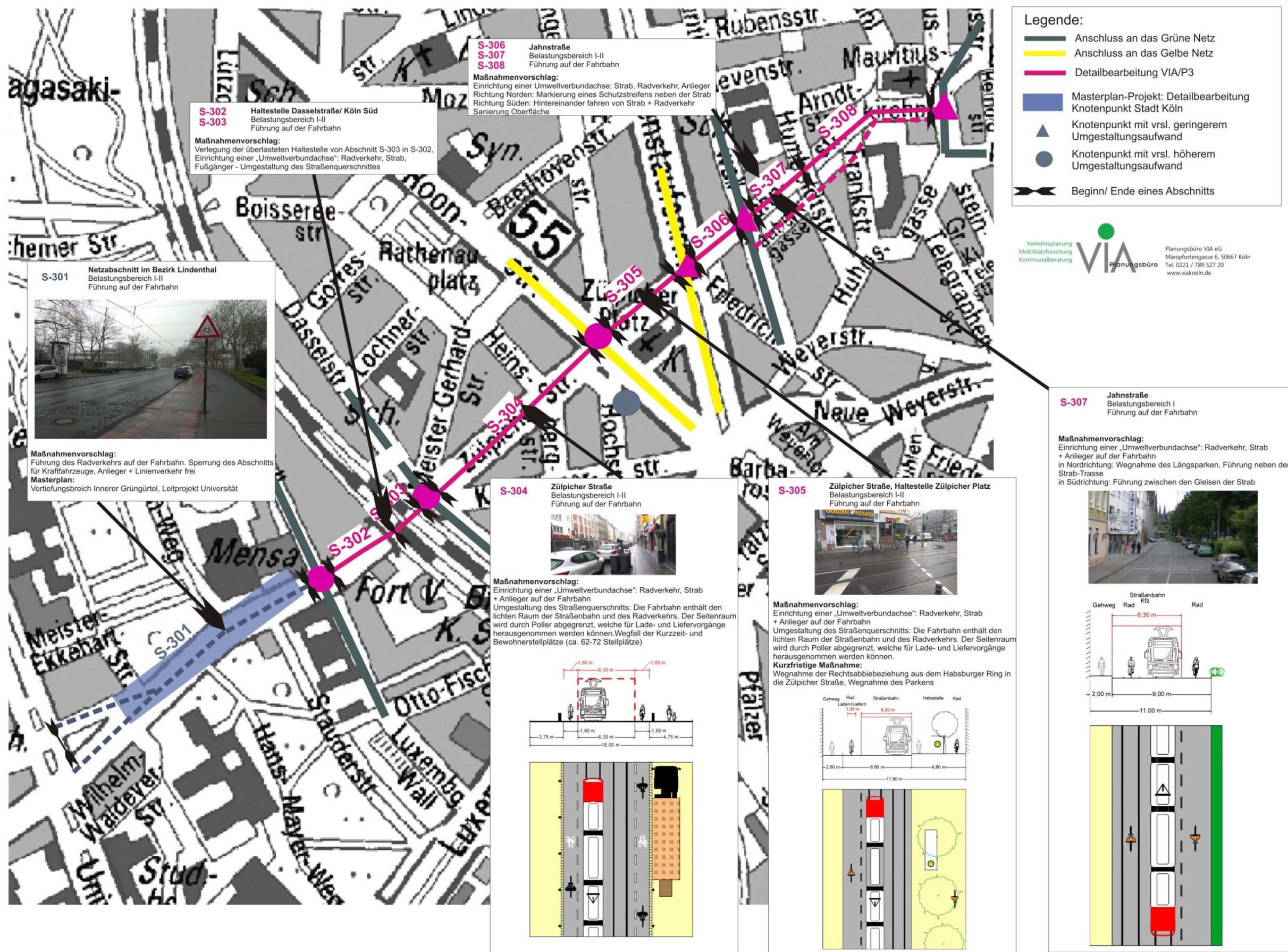


Abbildung 6-13: Maßnahmenposter Zülpicher Straße

**Ergebnisse des zweiten
Facharbeitskreises**

Die Teilnehmenden des Workshops „Zülpicher Straße und Gladbacher Straße“ im zweiten Facharbeitskreis sehen für die Realisierung der Maßnahmen an der Zülpicher Straße keine Netzaalternativen und halten sie aufgrund des hohen Konfliktpotenzials für besonders dringlich.

Der fließende Kfz-Verkehr sei nicht die Hauptursache der Gefährdungssituation. Die Herausnahme der konflikträchtigen Stellplätze sollte bereits kurzfristig und schon vor der Umbaumaßnahme erfolgen.

Einen weiteren Gefährdungspunkt sehen die Teilnehmenden am Knoten Zülpicher Straße/ Dasselstraße/ Moselstraße/ Kyffhäuser Straße, da dort Kraftfahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer aus verschiedenen Richtungen und die Straßenbahn aus der Unterführung kommen. Es solle aus Sicht des Facharbeitskreises geprüft werden, ob ein Grün-Vorlauf für den Radverkehr die Situation verbessern würde. Langfristig wäre die Verlegung der Haltestelle in den Abschnitt südlich der Unterführung die beste Lösung. Der fehlende Zugang zwischen Straßenbahnhaltestelle und Südbahnhof sollte bei der Planung berücksichtigt werden.

Am Zülpicher Platz wäre aus Sicht der Teilnehmenden die Anordnung „Straßenbahn“ + „Radfahrer frei“ sinnvoll, wenn eine gefahrenfreie, sichere Querung über die Straßenbahnschienen hergestellt werden kann. Denkbar wäre damit auch die Führung hinter der Haltestelle in Zusammenhang mit einer Oberflächensanierung.

Nördlich der Ringe befürwortet der Facharbeitskreis die direkte Führung über die Jahnstraße, nicht abseits über den parallelen Parkplatz, welche neue Gefährdungssituationen für den Radverkehr hervorrufen könnte.

6.1.6 Gladbacher Straße

Probleme in der heutigen Verkehrsführung

Die Gladbacher Straße stellt neben der Zülpicher Straße eine weitere wichtige Radialverbindung in die Innenstadt dar. Mit der Ertüchtigung der Gladbacher Straße und im weiteren Verlauf der Christophstraße und der Gereonstraße kann hier eine direkte Verbindung vom Stadtteil Ehrenfeld in Richtung Hauptbahnhof geschaffen werden.

Die Gladbacher Straße ist heute eine Einbahnstraße, die nur in Richtung Innenstadt befahren werden kann und nicht für den Radverkehr geöffnet ist. Somit ergibt sich für den Radverkehr, der sich stadt auswärts bewegt, eine erhebliche Netzlücke. Der vorhandene Straßenraum, der eine ca. 11 Meter breite Fahrbahn beinhaltet, wird vor allem durch das beidseitige Schrägparken dominiert.



Abbildung 6-14: Die Gladbacher Straße heute

Maßnahmenplanung im Radverkehrskonzept

Ziel der Maßnahmenplanung auf der Gladbacher Straße kann nicht die simple Anordnung der Einbahnstraße mit „Radfahrer frei“ und damit die konfliktträchtige Zusammenführung von Radverkehr (in Gegenrichtung) und Stellplätzen mit Schrägaufstellung sein, sondern muss die Sicherung des Radverkehrs auf Strecke und an den Knotenpunkten sowie Ansprüche an die Straßenraumgestaltung berücksichtigen. Eine generelle Umgestaltung des Straßenraums „von Hauswand zu Hauswand“ mit Berücksichtigung der Ansprüche an Aufenthaltsfunktion, Straßengrün und Radverkehr erfordert einen

Umbau des gesamten Abschnitts, der mit Vorlauf für die Planung und Bauphase nur mittelfristig umgesetzt werden kann.

Da die Öffnung der Gladbacher Straße für den Radverkehr und damit die Schließung der Netzlücke dennoch sehr dringlich ist, wurde im Rahmen des Radverkehrskonzepts eine weitere, kurzfristige Lösungsmöglichkeit entwickelt. Diese Planung erfordert auf den Streckenabschnitten Markierungsmaßnahmen und die Einpassung des Radverkehrs in Gegenrichtung an den signalisierten Knoten.

Zur Vermeidung der Konflikte zwischen ruhendem Verkehr und Radverkehr ist eine Neuanordnung der Stellplätze auch in der kurzfristigen Maßnahme unvermeidbar.

Im Abschnitt zwischen der Erftstraße und der Spichernstraße soll für den Radverkehr in Gegenrichtung ein Schutzstreifen markiert werden. Dazu müssen die Stellplätze am nördlichen Fahrbahnrand in Längsaufstellung angeordnet werden. Der Sicherheitsabstand zwischen Stellplätzen und Schutzstreifen sollte 75 cm nicht unterschreiten.

Der mittelfristige Umbau des Abschnitts solle eine deutliche Einenung der Fahrbahn, die den Begegnungsfall Kfz und Rad ermöglicht, und die Anordnung der Stellplätze in Längsaufstellung auf beiden Seiten beinhalten. Daraus ergibt sich ein Gewinn an Raum für Aufenthalt, Straßengrün, etc. Die Maßnahme sollte an ein Parkraumkonzept für das anliegende Gebiet gekoppelt werden, da durch den Verzicht auf die Schrägaufstellung Stellplätze verloren gehen.

Weiterführung auf Christophstraße und Ge- reonstraße

Südlich des Kaiser-Wilhelm-Rings verlaufen Christoph- und Gereonstraße als jeweils vierstreifige Abschnitte. Mit einem DTV von ca. 11.500 Kfz können die jeweils äußeren Fahrstreifen in Radfahrstreifen umgewidmet werden.

Weitere Details der Lösungsvorschläge können dem Maßnahmenposter, das als Diskussionsgrundlage im zweiten Facharbeitskreis diente, entnommen werden:

S-401 Gladbacher Straße / Erftstraße signalisierter Knoten (FG-LSA)

Maßnahmenvorschlag:
Markierung der Fahrbeziehungen im Knotenpunkt unter Wegnahme der Parkflächen im stillgelegten Rechtsabbieger

S-402 Gladbacher Straße
Netzlücke: nicht geöffnete Einbahnstraße

Maßnahmenvorschlag:
Kurzfristige Lösung ohne Umbau: Öffnung der Einbahnstraße, Markierung eines Schutzstreifens in Gegenrichtung, auf südlicher Seite: Schrägparken, auf nördlicher Seite: Längsparken
Mittelfristige Lösung mit Umbau: Öffnung der Einbahnstraße, Markierung eines Schutzstreifens in Gegenrichtung, auf beiden Seiten: Längsparken auf Multifunktionsstreifen, Begrünung

S-403 Gladbacher Straße / Spichernstr. signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
Bestandteil des LSA-Abbauprogramms: Umbau in Minikreisel, Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn, Einfahrhilfen für den Radverkehr in Gegenrichtung
alternativ: Einpassung des Radverkehrs in Gegenrichtung in die LSA

Achse: Gladbacher Straße - Christophstraße

LEGENDE

- Optimierung LSA
- Abbau LSA wird geprüft
- Knoten mit vrsl. geringem Umgestaltungsaufwand
- Detailbearbeitung VIA
- Detailbearbeitung Stadt Köln
- Anschluss „Gelbes Netz“
- Anschluss „Grünes Netz“

S-404 Gladbacher Straße
Netzlücke: nicht geöffnete Einbahnstraße

Maßnahmenvorschlag:
Markierung eines Schutzstreifens in Gegenrichtung

S-405 Gladbacher Straße / Hansaring signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
Einbeziehung des Radverkehrs in die LSA: Markierung von AFAS, vorgezogenen Aufstellstreifen, Aufstellflächen für indirekte Linksabbieger

S-406 Christophstr. / von-Werth-Str. signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
Bestandteil des LSA-Abbauprogrammes der Stadt Köln (1. Prio)

S-407 Christophstr. / Probsteigasse signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
Bestandteil des LSA-Abbauprogrammes der Stadt Köln (1. Prio)

S-408 Christophstr. / Gereonstraße / Unter Sachsenhausen
2 Fahrstreifen je Richtung

Maßnahmenvorschlag:
Einrichtung eines Radfahrstreifens je Richtung unter Wegnahme eines Kfz-Fahrstreifens (z.Zt. wegen Baustellensituation bereits in östliche Richtung umgesetzt)

S-409 Klingelpütz/ Christophstraße/Mohrenstraße signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
In einer Bachelorarbeit zu alternativen Betriebsformen der Hochschule Bochum wird LSA-Abbau zurzeit geprüft.

S-410 Gereonstraße / Kattenburg signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
Straßenzug wird umgestaltet, Umbau des Knotenpunktes wird geprüft.

S-411 Unter Sachsenhausen / Tunisstr. signalisierter Knoten

Maßnahmenvorschlag:
Markierung von Radverkehrsinfrastruktur im Knotenpunkt, (siehe Maßnahmen zur N-S-Fahrt)

Abbildung 6-15: Maßnahmenposter "Gladbacher Straße"

**Ergebnisse des zweiten
Facharbeitskreises**

Im Workshop „Zülpicher Straße und Gladbacher Straße“ im zweiten Facharbeitskreis wurden die Maßnahmenvorschläge und deren Priorität diskutiert.

Die kurzfristige Öffnung der Gladbacher Straße sollte dabei aus Sicht der Teilnehmenden so zeitnah wie möglich erfolgen, da die heutige Netzlücke ein großes Ärgernis in der Radverkehrsführung darstellt. Der vorläufige Verzicht auf den Umbau des Straßenquerschnitts und der Verlust von Stellplätzen müsse dabei in Kauf genommen werden. Die Teilnehmenden schlugen vor, die Kapazitäten der Tiefgaragen am Kaiser-Wilhelm-Ring und Mediapark als Ausweichmöglichkeit zu nutzen.

Ein weiterer Handlungsbedarf besteht nach Meinung der Teilnehmenden am Knoten Erftstraße/ Gladbacher Straße, da der Kfz hier noch hohe Geschwindigkeiten und auch vermehrt bei Rot fahren würde. Durch das Parken im ehemaligen Rechtsabbiegestreifen entstehen ungünstige Sichtverhältnisse. In der Detailplanung entfallen die Stellplätze auf dieser Fläche und werden durch die Radverkehrsführung entsetzt. Die Furt im Knoten wird verbreitert, rot eingefärbt und entsprechend auf den Zweirichtungsverkehr angepasst.

Die durchgängige Ertüchtigung der Achse zwischen Erftstraße und Tunisstraße ließe sich durch Markierungslösungen zügig und öffentlichkeitswirksam umsetzen.

6.2 Radverkehrsführung an den Kölner Rheinbrücken

sieben Brücken für die Kölner Innenstadt

Die Radverkehrsführung auf den Kölner Rheinbrücken ist neben den „Big 5“ und der Erarbeitung eines Fahrradstraßennetzes ein weiterer Schwerpunkt in der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzepts.

Betrachtet werden dabei die bestehenden Rheinbrücken der Innenstadt. Das Konzept greift konzeptionell die beiden neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücken aus dem Masterplan auf, überlässt aber die Detaillösungen den jeweiligen Projektplanungen.

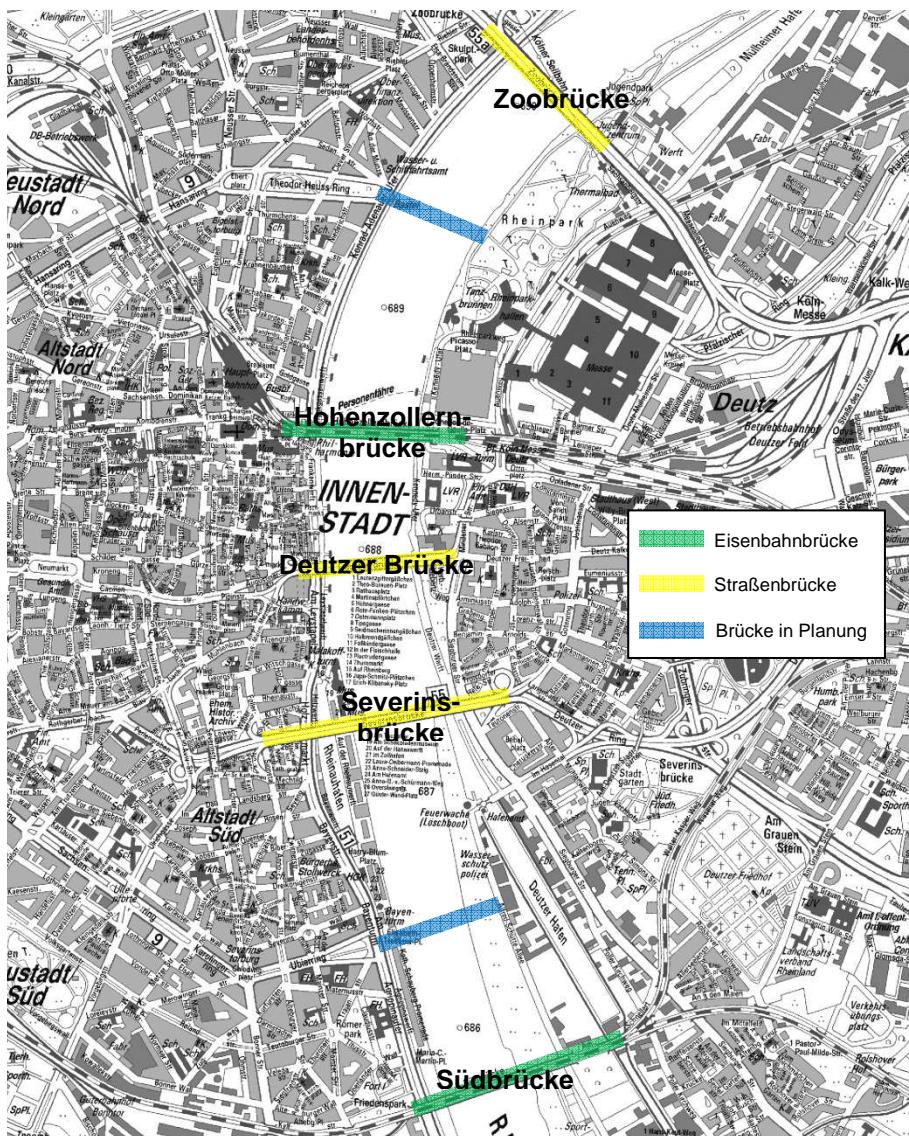


Abbildung 6-16: Die Rheinbrücken der Innenstadt im Überblick

Die bestehenden Rheinbrücken von der Südbrücke bis zur Zoobrücke weisen alle erhebliche Mängel in der Radverkehrsführung auf, deren Ursache vor allem in der Historie zu suchen ist. Hohenzollernbrücke und Südbrücke sind Eisenbahnbrücken, die Anfang des 20. Jahrhunderts erbaut wurden. Der Bau der Straßenbrücken Zoobrücke, Deutzer Brücke und Severinsbrücke in ihrem heutigen Zustand erfolgte in den 1940er bis 1960er Jahren, einer Zeit, in der die innerstädtischen Verkehrsnetze nach dem Prinzip der „autogerechten Stadt“ geplant wurden. So wurden damals zwar begleitende Geh- und Radwege entlang der Brücken angelegt, aber die direkte Anbindung dieser Anlagen an das übrige Netz vernachlässigt. In der Folge entstanden an den Brückenköpfen abseits geführte Rampen für Fußgänger und Radfahrer, die gemessen am heutigen Standard oft zu schmal und zu steil sind sowie unzumutbare Umwege erfordern. Die Führung innerhalb eines solchen Labyrinths stellt sowohl ortsfremde als auch orts-kundige Radfahrer vor Herausforderungen.

Der Planungsanspruch bei Betrachtung der Rheinbrücken liegt aus diesem Grund vor allem in der Schaffung direkter, umwegfreier und eindeutig erkennbarer Radverkehrsführungen. Da die Brücken eine hohe Trennwirkung aufweisen, müssen die Radverkehrsanlagen für den Zweirichtungsverkehr freigegeben und die Anschlüsse dementsprechend ertüchtigt werden. Mit der Sanierung der Brücken in den kommenden Jahren muss auch die Radverkehrsführung optimiert werden. An manchen Stellen werden jedoch auch kurzfristige Maßnahmen möglich sein, die nicht an die Sanierung gebunden sind.

Südbrücke

Die Südbrücke liegt am Rande des Bezirks 1 und verbindet die Stadtteile Neustadt-Süd und Bayenthal im Linksrheinischen mit den Stadtteilen Deutz und Poll im Rechtsrheinischen. Die unter Denkmalschutz stehende Brücke dient überwiegend dem Schienengüterverkehr und hat zu beiden Seiten Stege für den Fuß- und Radverkehr. Diese Anlagen sind im Besitz der Stadt Köln und im heutigen Zustand nur über Treppen erreichbar. Für den Radverkehr wurden an den Treppen Schieberillen angebracht, dennoch ist die Nutzung der Südbrücke mit dem Fahrrad in diesem Zustand wenig komfortabel. Mit der städtebaulichen Entwicklung der linksrheinischen Parkstadt Süd und des Deutzer Hafens sowie als Bestandteil des künftigen Radschnellwegs rings um die Innenstadt wird die Südbrücke als Fuß- und Radverkehrsverbindung an Bedeutung stark gewinnen.



Abbildung 6-17: Südlicher Steg und Treppe mit Schieberillen an der Südbrücke

Die Maßnahmenplanung des vorliegenden Konzeptes sieht die Erüchtigung des südlichen Steges zur Hauptnutzung durch den Radverkehr vor. Dazu muss dieser deutlich verbreitert und durch Rampen angebunden werden. Vorgeschlagen werden eine Rampe im Rechtsrheinischen mit Anbindung an Alfred-Schütte-Allee und/ oder „Am Schnellert“ sowie zwei Rampen auf der linken Rheinseite, da sowohl eine Anbindung an das Gelände der „Parkstadt Süd“ als auch an das Rheinufer gewährleistet sein soll.

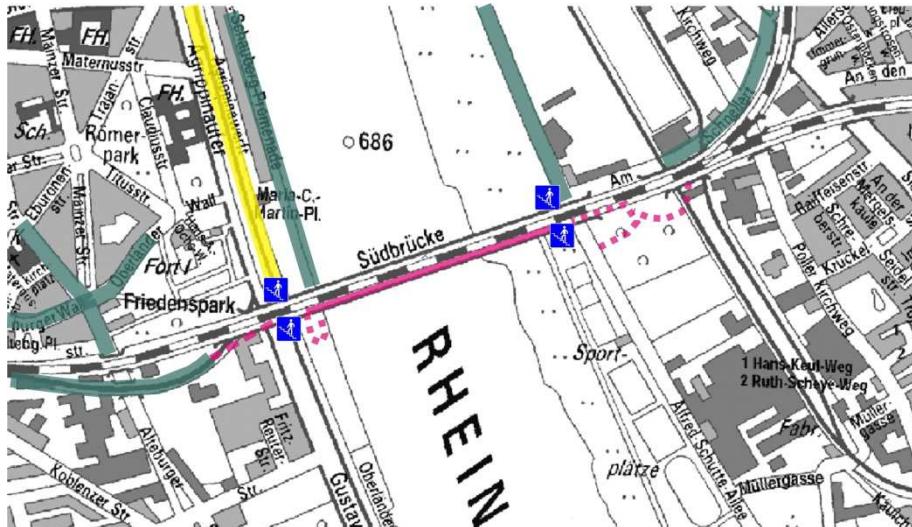


Abbildung 6-18: Führung an der Südbrücke

Severinsbrücke

Die Maßnahmen an der Severinsbrücke werden im Abschnitt 6.1.2 „Südliche Ost-West-Achse“ ausgeführt.

Deutzer Brücke

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung an der Deutzer Brücke werden insgesamt zehn Maßnahmen mit unterschiedlichem Handlungsaufwand und Realisierungszeitraum vorgeschlagen. Die Brücke weist mit dem mittig gelegenen Gleiskörper eine hohe Trennwirkung

auf und muss deswegen für den Zweirichtungsbetrieb auf beiden Seiten ertüchtigt werden.

Südlich des Heumarkts soll die Führung des Radverkehrs bereits kurzfristig durch Markierungen verdeutlicht werden. Um die Engstelle in Höhe des Hoteleingangs zu umgehen, sollte die Aufhebung der Benutzungspflicht bis mindestens an diese Stelle in Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduzierung geprüft und der Bordstein entsprechend abgesenkt werden. Langfristig könnte an diesem Knoten ein Kreisverkehr entstehen.

Nördlich der KVB-Trasse existiert bereits eine Fahrradweiche, die durch geringfügige Anpassungen optimiert werden kann. Der Radverkehr in Gegenrichtung wird durch die bestehende Radverkehrsanlage im Seitenraum aufgenommen und in Höhe des Fußgängerüberweges aufgelöst. Der Radverkehr in Richtung Rheinufer (Markmannsgasse) soll auf der Fahrbahn geführt werden, um die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum zu vermeiden.

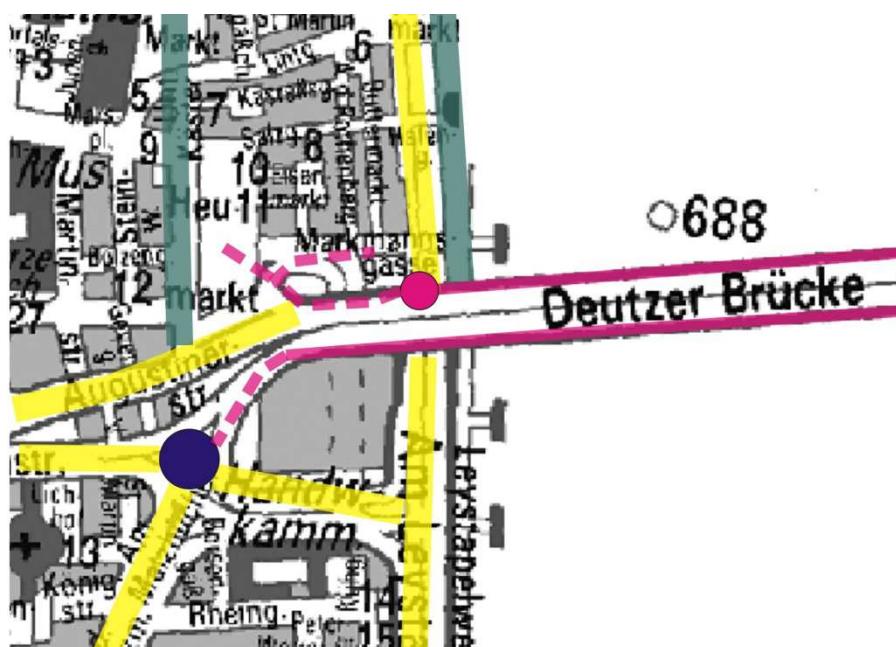


Abbildung 6-19: Radverkehrsführung am linksrheinischen Ende der Deutzer Brücke

Auf der südlichen Seite der Deutzer Brücke ist ein „Gemeinsamer Geh-/Radweg“ angeordnet, dennoch entsteht durch die Position der Laternen eine Trennung. In Hinblick auf die komfortable Nutzung im Zweirichtungsverkehr sollte die Straßenbeleuchtung an den Rand der Brücke versetzt werden.



Abbildung 6-20: Südseite der Deutzer Brücke

Die Südseite der Deutzer Brücke ist bereits heute für den Zweirichtungsbetrieb freigegeben. Am rechtsrheinischen Brückenkopf kann dennoch die Anbindung verbessert werden: Analog zur Radverkehrsführung am Heumarkt kann für den Radverkehr in Richtung Deutzer Freiheit bzw. Deutzer Bahnhof eine Fahrradweiche markiert werden, so dass der geradeausfahrende Radverkehr Vorrang vor dem Rechtsabbieger in die Siegburger Straße erhält.

Eine direkte Verbindung zwischen Deutzer Freiheit und der Nordseite der Deutzer Brücke ist ebenfalls ein Wunsch, der im Laufe der Jahre und auch bei Erarbeitung des Radverkehrskonzepts immer wieder geäußert wurde. Eine Machbarkeitsstudie⁵⁷ aus dem Jahr 2014 untersuchte diese Möglichkeit und kam zu dem Ergebnis, dass die ebenerdige Querung der Mindener Straße und der KVB-Trasse in Höhe der Deutzer Freiheit nicht möglich ist. Stattdessen sollen die bestehenden Wegebeziehungen optimiert werden.

⁵⁷ Stadt Köln: Machbarkeitsstudie „Querung der Mindener Straße Stadtbahnhaltestelle Deutzer Freiheit“ (2014)

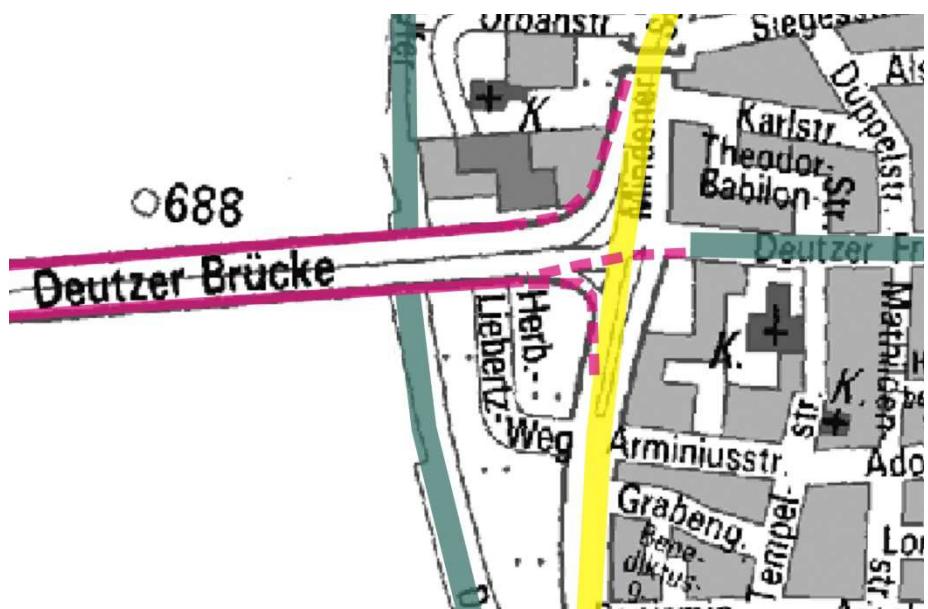


Abbildung 6-21: Radverkehrsführung am rechtsrheinischen Ende der Deutzer Brücke

Hohenzollernbrücke

An der Hohenzollernbrücke existieren drei wesentliche „Knackpunkte“ in der Führung des Radverkehrs:

- Anbindung des Südsteiges im Linksrheinischen
- fehlende Anbindung des Nordsteiges im Linksrheinischen
- geringe Breite des Südsteiges für die gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer.

Die Bedeutung der Hohenzollernbrücke für den Radverkehr wird über die Auswertung der automatischen Zählstellen deutlich: Im Jahr 2013 bewegten sich im Durchschnitt 750 Radfahrer auf der Nordseite und 2.550 Radfahrer auf der Südseite der Brücke (Oktoberwert).

Auf dem südlichen Steg ist aufgrund des Stadpanoramas und der Verbindung zu Altstadt und Deutzer Rheinpromenade der Fußgängerverkehr dominant. Die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr können nur durch die Verbreiterung des Steges gemildert werden. Die Anbindung des südlichen Stegs wird durch die geplante Freigabe der Domumgebung für den Radverkehr erheblich verbessert.

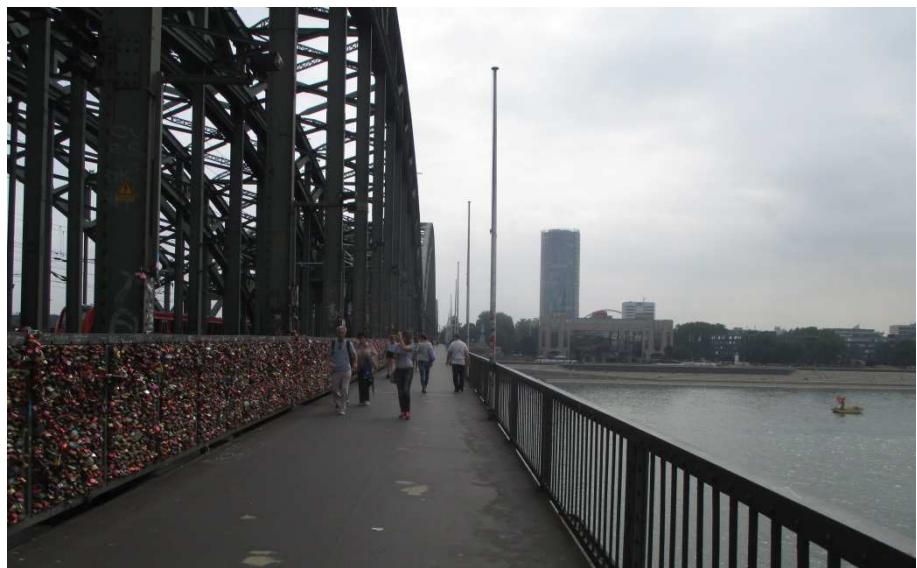


Abbildung 6-22: Südlicher Steg an der Hohenzollernbrücke

Die wohl wichtigste Maßnahme an der Hohenzollernbrücke ist der Bau einer Rampe zwischen Nordsteg und Breslauer Platz. Mit diesem Vorhaben, das bereits seit Jahrzehnten ein Kernpunkt in der öffentlichen Diskussion ist, könnte die Bedeutung des Nordsteges für den Radverkehr gestärkt und der Südstege entlastet werden.

Der Nordsteg ist heute im Linksrheinischen nur über eine Treppe mit Schieberillen erreichbar; zukünftig könnte hier eine direkte und zügig befahrbare Verbindung zum Hauptbahnhof und der Radstation geschaffen werden. Im Rahmen der durchgeföhrten Bürgerbeteiligung wurde deutlich, welche Dringlichkeit dieser Maßnahme beigemessen wird. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den Bau der Rampe nicht an die geplante Erweiterung des Hauptbahnhofs zu binden, sondern bereits kurzfristig ein Provisorium einzurichten. Der hohe Nutzen der Maßnahme muss Priorität vor stadtgestalterischen Aspekten genießen.

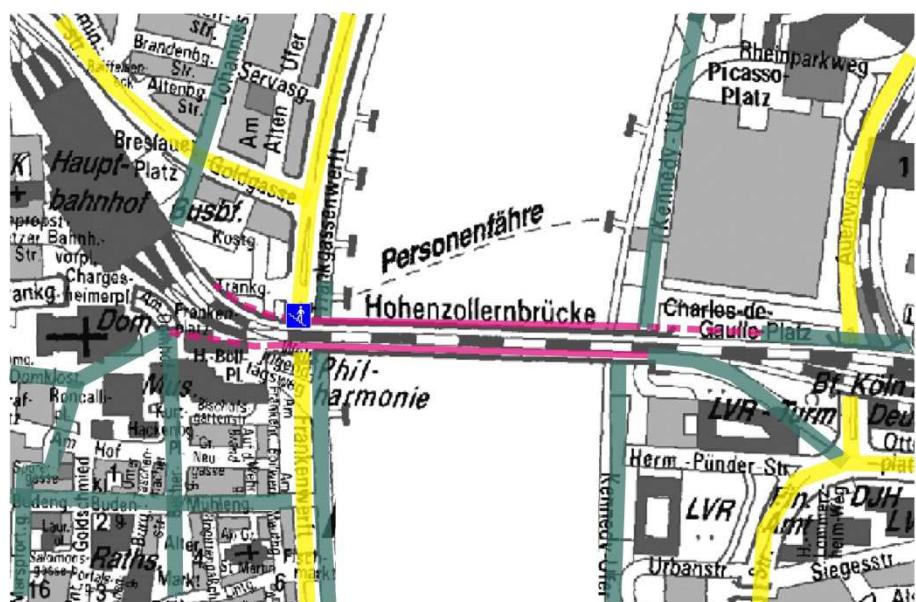


Abbildung 6-23: Radverkehrsführung an der Hohenzollernbrücke

Zoobrücke

Die Zoobrücke ist mit 108.000 Kraftfahrzeugen pro Tag die am stärksten belastete Brücke der Innenstadt. Sie verbindet die Stadtautobahn als Verlängerung der BAB 4 und die Innere Kanalstraße und besitzt zur Bewältigung der täglichen Verkehrsstärken autobahnähnliche Zu- und Abbringerrampen für den Kfz-Verkehr. Auch für den Radverkehr ist die Nutzung der Brücke von Bedeutung, wie an der 2013 ermittelten Radverkehrsstärke von 1.150 Fahrrädern pro Tag (Oktoberwert) deutlich wird. Diese Bedeutung wird mit der Realisierung eines Radschnellwegrings um die Kölner Innenstadt weiter steigen.

Auf der Brücke werden Rad- und Fußverkehr heute getrennt voneinander geführt. Die Radwege besitzen eine bauliche Trennung zum fließenden Kfz-Verkehr und werden regelmäßig durch Nothaltebuchten unterbrochen.

Im Zuge der Brückensanierung muss eine Verbreiterung der Seitenräume auf der Zoobrücke erfolgen, die die gültigen Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung berücksichtigt.



Abbildung 6-24: Geh- und Radweg auf der Zoobrücke (Nordseite)

Im heutigen Zustand wird der Radverkehr auf der linksrheinischen Nordseite der Brücke über eine Rampe nach unten geführt, so dass zwar eine gute Anbindung an das Rheinufer hergestellt werden kann, die Weiterführung zur Inneren Kanalstraße aber fehlt. Diese Wegebeziehung kann durch die Optimierung der beiden Knotenpunkte Frohngasse/ Riehler Straße und An der Flora/ Alter Stammheimer Weg sowie durch die Markierung eines Radfahrstreifens auf der Kfz-Rampe zur Inneren Kanalstraße verbessert werden.

Auf der Südseite existiert bereits eine Rampe mit annähernd direkter Führung zwischen Innerer Kanalstraße und Zoobrücke.

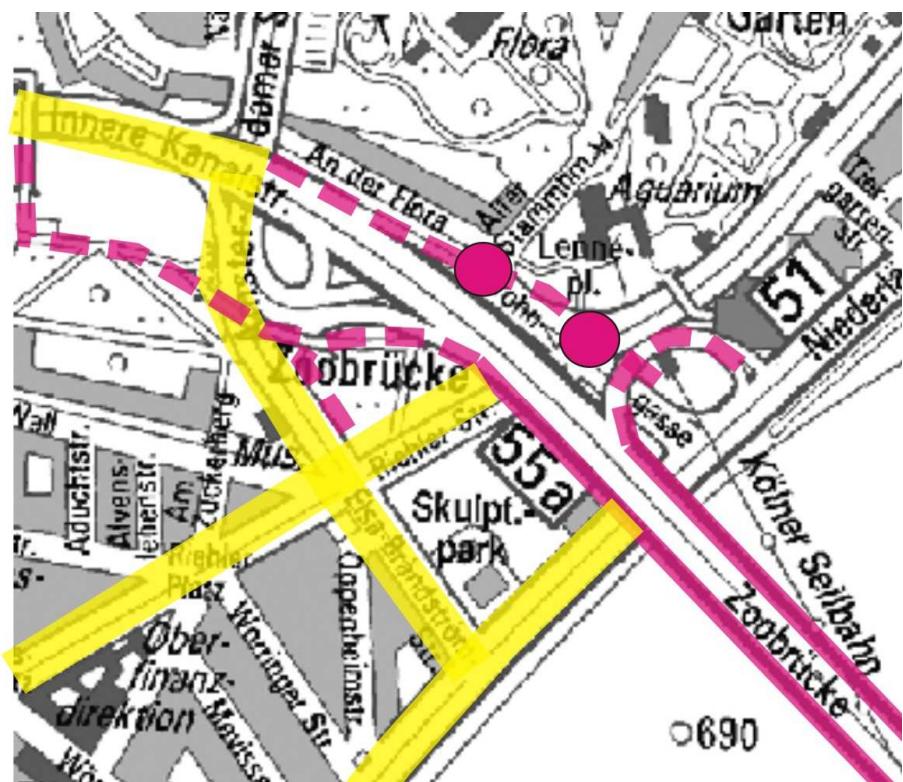


Abbildung 6-25: Radverkehrsführung am linksrheinischen Ende der Zoobrücke

Auf rechtsrheinischer Seite wird der Radverkehr über parallel zu den Kfz-Rampen verlaufende Radwege an die Deutz-Mülheimer Straße und den Pfälzischen Ring angebunden. Radfahrer, die von der Zoobrücke zum Rheinufer oder zum Auenweg gelangen möchten, müssen die Fußgängerspindeln nutzen und das Fahrrad schieben.

Mit dem Ziel, Netzzusammenhänge herzustellen, müssen an dieser Stelle auf beiden Seiten für den Radverkehr befahrbare Abfahrtsmöglichkeiten geschaffen werden. Ob dies durch den Ausbau der beiden Fußgängerrampen möglich ist oder deren Ersatz Neubau erfordert, ist spätestens im Rahmen der Brückensanierung zu prüfen.

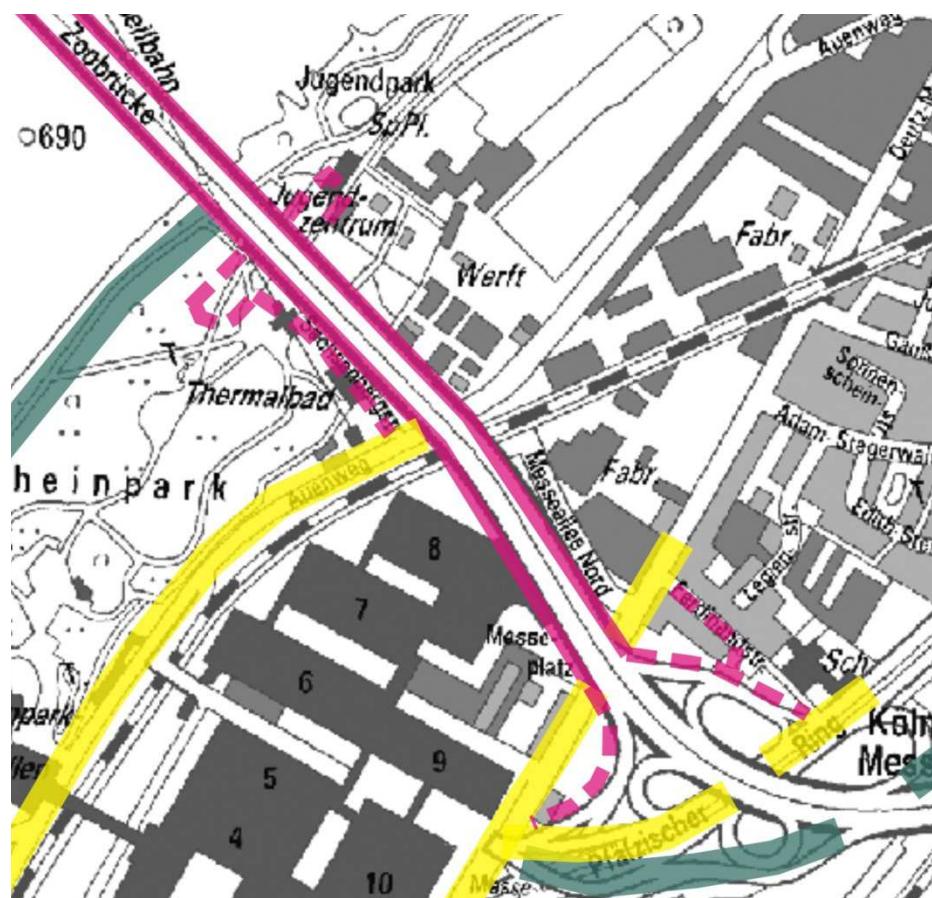


Abbildung 6-26: Radverkehrsführung am rechtsrheinischen Ende der Zoobrücke

6.3 Fahrradstraßennetz

Die Fahrradstraße in der StVO

Die Fahrradstraße ist seit der StVO-Novelle aus dem Jahr 1997 ein Bestandteil im Maßnahmenspektrum der Radverkehrsplanung.

Mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll dieses Instrument nicht nur erstmals in der Kölner Innenstadt angewandt werden, sondern ein zusammenhängendes Netz an Fahrradstraßen entstehen. Die Fahrradstraße bietet nach Regelung der Straßenverkehrsordnung Anlage 2 zu § 41 (1) folgende Vorteile:

- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und ist damit geeignet für die gemeinsame Führung von Radverkehr und Kfz und die Einpassung in Tempo-30-Zonen.
- Anderer Fahrzeugverkehr ist zunächst ausgeschlossen, kann aber je nach Bedarf durch Zusatzschilder freigegeben werden (z.B. „Anlieger frei“).

Einsatzkriterien nach VwV-StVO

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2) definiert die Einsatzkriterien einer Fahrradstraße näher:

- I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Fahrradstraße in den ERA

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁵⁸ wird zu Fahrradstraßen ausgeführt:

„Fahrradstraßen sind [...] insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine

⁵⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln, 2010. Seite 60

hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr werden erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraße wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung“.

Fahrradstraßen in der Zielsetzung „Radverkehr 2.0“

Zielsetzung in der Entwicklung eines Fahrradstraßennetzes für die Kölner Innenstadt war neben der konsequenten Anwendung der rechtlichen Grundlagen und Planungsempfehlungen auch die Schaffung von Qualitätsstandards, die über diese Vorgaben hinaus gehen und das Prinzip „Radverkehr 2.0“ kennzeichnen. Folgende Anforderungen werden im Kölner Radverkehrskonzept an die Fahrradstraßen gestellt:

- durchgehende Verbindungen durch die Innenstadt schaffen
- Sichtbarmachung und Bündelung des Radverkehrs
- erhöhter Komfort gegenüber „gewöhnlichen“, geöffneten Einbahnstraßen
- Einrichtung – wenn notwendig – auf Kosten des ruhenden Verkehrs
- die Flächen für den ruhenden Verkehr werden grundsätzlich markiert.

Bei Zusammenführung der rechtlichen Grundlagen aus StVO und VwV-StVO, der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und den weiterentwickelten Anforderungen ergeben sich folgende Einsatzkriterien für Fahrradstraßen:

Fahrradstraßen werden eingerichtet:

- bei hoher Radverkehrsstärke (Verhältnis Radverkehr > MIV)
- im Umfeld von Schulzentren / Universität/FH
- als Alternativroute zu Hauptverkehrsstraße / Barriere
- als durchgängige N-S-Verbindung / W-O-Verbindung / Anbindung in die Stadtteile
- als Anbindung an das Radschnellwegenetz
- bei starkem Bürgervotum.

Fahrradstraßen werden nicht eingerichtet:

- bei Dominanz des Fußverkehrs in Geschäftsstraßen / Stadtteilzentren
- auf Grünverbindungen im (historischen) inneren Grüngürtel
- entlang des Rheinufers im Konflikt mit Fußgängern.

Unter Anwendung dieser Einsatzkriterien wurde ein Fahrradstraßennetz entwickelt, dass sich über die gesamt Innenstadt erstreckt:

- Auf linksrheinischer Seite werden die „Wälle“, parallel zu den Ringen verlaufend, zum inneren Fahrradstraßen-Ring und die bahnparallelen Nebenstraßen zwischen Römerpark im Süden und Bastei im Norden zum äußeren Fahrradstraßen-Ring.
- Wichtige, durchgehende Nord-Süd-Verbindungen werden mit der Einrichtung von Fahrradstraßen zwischen Eifelplatz und Bildungslandschaft Nord, zwischen Mühlenbach und Alteburger Straße, zwischen Hauptbahnhof und Zoobrücke, auf der Marsfortengasse und auf der Ludwigstraße geschaffen.
- Die Lindenstraße verbindet als Fahrradstraße den künftigen Radschnellweg Köln – Frechen mit der Innenstadt.
- In Deutz wird mit Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Bahnhof Deutz und dem Deutzer Hafen ebenfalls eine wichtige Nord-Süd-Verbindung geschaffen.

- In Ost-West-Richtung wird es künftig eine durchgehende Fahrradstraße zwischen der Technischen Hochschule und der Deutzer Brücke geben.

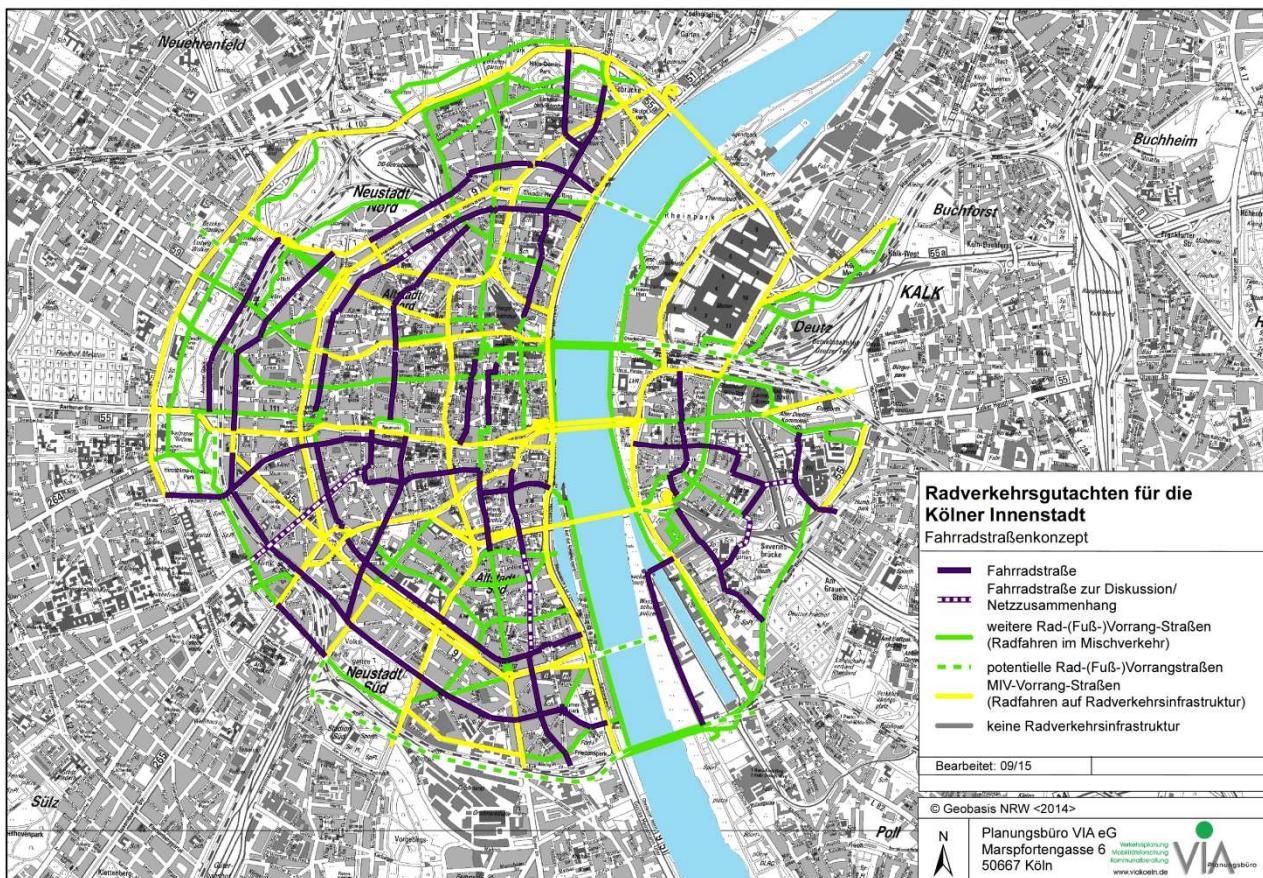


Abbildung 6-27: Fahrradstraßennetz in der Kölner Innenstadt

Qualitätsstandards im Querschnitt

Einige der künftigen Kölner Fahrradstraßen werden heute in beide Richtungen durch den Kfz-Verkehr befahren, andere sind Einbahnstraßen. Dort, wo sich zwei Kraftfahrzeuge begegnen können, sind ausreichende Breiten zur Einrichtung einer Fahrradstraße gegeben; für die heutigen Einbahnstraßen müssen Mindestbreiten entwickelt werden, die den Begegnungsfall zweier nebeneinander fahrenden Radfahrer und einem Pkw ermöglichen und Schutzraum zum ruhenden Verkehr berücksichtigen. Es wurden drei Musterquerschnitte entwickelt, die folgende Fälle berücksichtigen:

- kein Parken
- Längsparken auf einer Seite

- Längsparken auf beiden Seiten.

Parken in Schräg- oder Queraufstellung soll in den Fahrradstraßen grundsätzlich ausgeschlossen werden. Ist das Erreichen der Mindestbreiten nicht möglich, so muss der ruhende Kfz-Verkehr unterbunden werden. Ersatz- und Ausweichmöglichkeiten müssen in Einzelfällen geprüft werden.

Die Fahrradstraßen sollen aus gutachterlicher Sicht grundsätzlich an die Einhaltung folgender Qualitätsstandards gebunden werden:

Radverkehrsgutachten für die Kölner Innenstadt

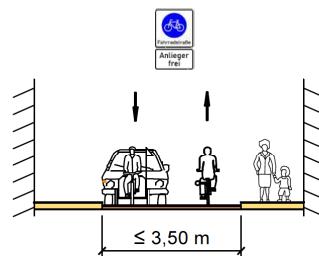
Musterquerschnitte Fahrradstraße

(keine Empfehlung für die Öffnung von Einbahnstraßen)

Fahrbahnbreite: 3,50 - 5,50 m

Parken unzulässig

Beispiel: Hochpfortenbüchel



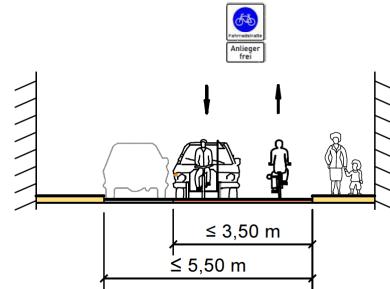
Fahrbahnbreite: 5,50 - 8,00 m

Einseitiges Längsparken ist zulässig.

Stellplätze müssen (an-)markiert werden.

Nutzbare Fahrbahnbreite: 3,50 m

Beispiel: Friesenwall



Fahrbahnbreite: ≤ 8,00 m

Beidseitiges Längsparken ist zulässig.

Stellplätze müssen (an-)markiert werden.

Nutzbare Fahrbahnbreite: 4,00 m

Beispiel: Kleiner Griechenmarkt

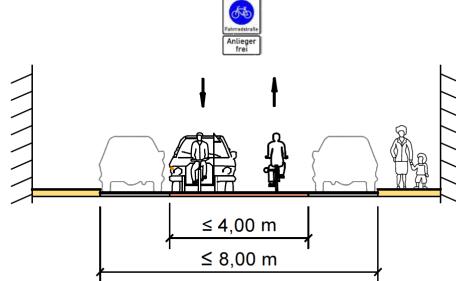


Abbildung 6-28: Qualitätsstandards für Fahrradstraßen

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts Innenstadt fand bereits eine erste Prüfung statt, welche Auswirkungen die Etablierung dieser Querschnitt-Standards im Fahrradstraßennetz haben könnte. Die in der Karte schwarz markierten Streckenabschnitte zeigen die Bereiche, in der der Wegfall der Stellplätze im Straßenraum erforderlich sein wird. Dies betrifft insbesondere Teile der Wälle sowie die Straße „Im Sionstal“. Auf weiteren Streckenabschnitten (in der Karte grün) müssen die Breiten im Detail geprüft werden.

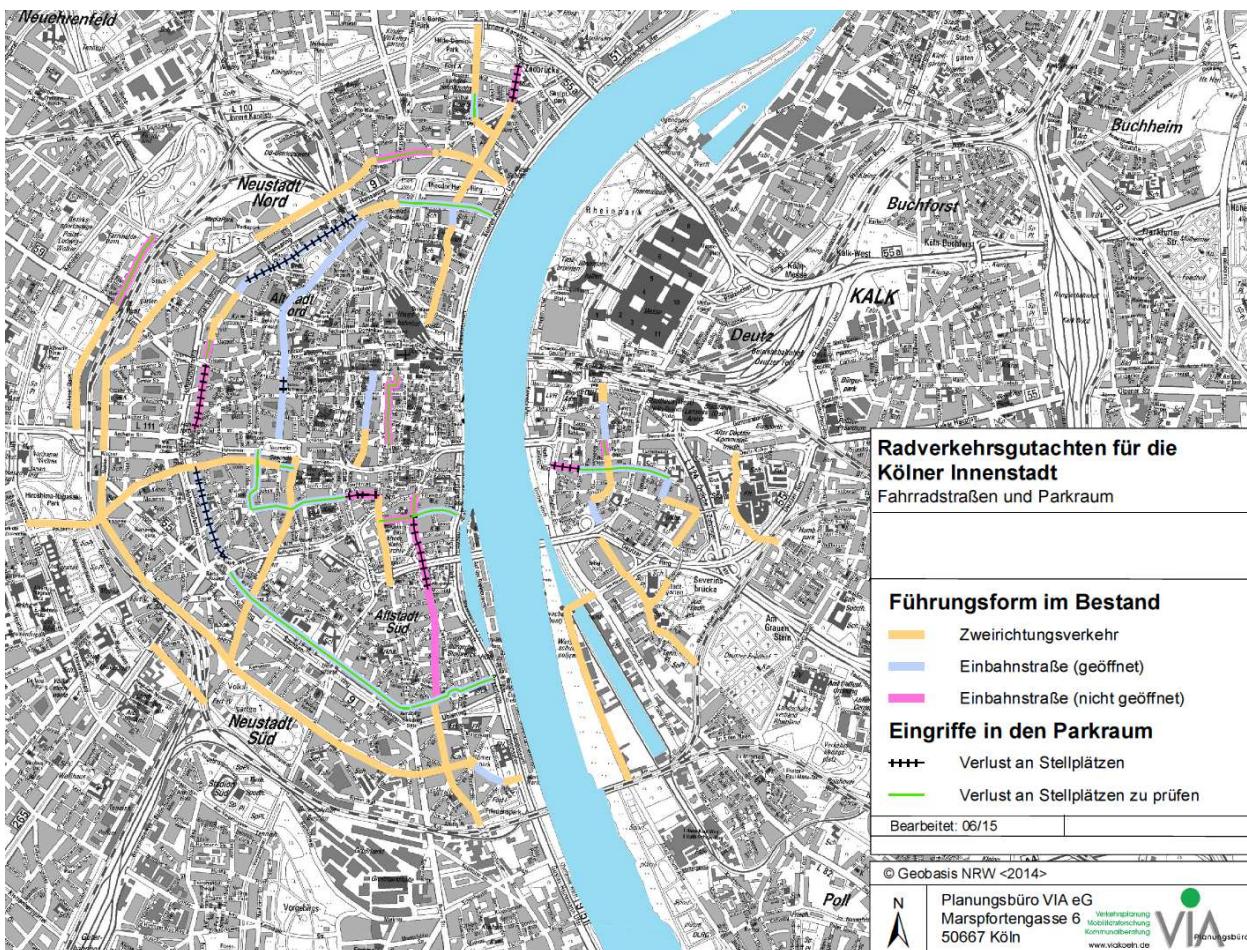


Abbildung 6-29: Fahrradstraßen und Parkraum

Qualitätsstandards am Knoten

An den Knotenpunkten ist die Bevorrechtigung der Fahrradstraßen gegenüber untergeordneten Straßen anzustreben. Die Fahrradstraße wird dabei mit der Markierung von Radverkehrsfurten und Fahrradpiktogrammen bevorrechtigt. (siehe Abbildung 6-30). Das Material für die Markierungen muss so gewählt werden, dass eine ausreichende

Griffigkeit gegeben ist und nicht zusätzliche Gefährdungen für den Radverkehr durch Rutschgefahr bei Nässe entstehen.

Bei der Einrichtung der Fahrradstraßen muss die Entstehung von Schleichwegen für den MIV unterbunden werden. Da viele der zukünftigen Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen mit Rechts-vor-Links-Knoten liegen, könnte die Bevorrechtigung nicht nur den Radverkehr, sondern auch den MIV beschleunigen. Dem ist mit Unterbrechungen in der bevorrechtigten Führung (z.B. durch Minikreisverkehre und Rechts-vor-Links-Knoten), Einbahnstraßenregelungen für Kraftfahrzeuge und Ausschluss bestimmter Nutzergruppen (z.B. mit der Anordnung „Anlieger frei“) entgegen zu wirken.

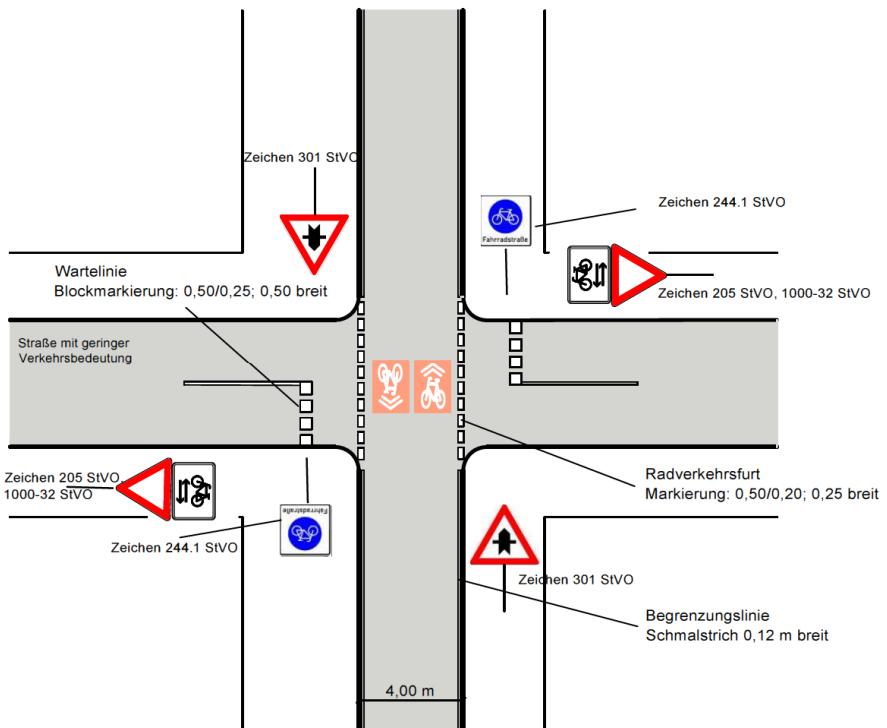


Abbildung 6-30: Bevorrechtigung einer Fahrradstraße

Eine Einschränkung des Komforts stellen die Fahrbahnanhöhen zur Verkehrsberuhigung (sogenannte „Berliner Kissen“) aus den 1980er Jahren dar. Diese müssen für die Einrichtung der Fahrradstraßen nicht abgeschafft, sollten aber so angepasst werden, dass sie mit dem Fahrrad komfortabel befahren werden können. Das kann durch die Schaffung von ebenerdigen Fahrgassen für Radfahrer am Rand der Erhöhungen oder durch eine seitliche Abflachung der Rampen geschehen.



Abbildung 6-31: *Fahrbahnanhebung mit abgeflachter Rampe am "Kleinen Griechenmarkt"*

Nord-Süd-Achse zwischen Bildungslandschaft Nord und Eifelplatz

Die Einrichtung des Fahrradstraßennetzes findet sich mit insgesamt 85 Einzelmaßnahmen im Maßnahmenkataster wieder. Viele Maßnahmen können dabei kurzfristig umgesetzt werden, so dass bereits innerhalb der nächsten zwei Jahre ein Großteil des Fahrradstraßennetzes in Betrieb sein könnte.

Die Nord-Süd-Achse zwischen Bildungspark Nord und Eifelplatz wurde im Rahmen des Konzepts bereits detailliert beplant und mit der Fachöffentlichkeit und den Bürgern diskutiert. Das folgende Maßnahmenposter zeigt die Detaillösungen:

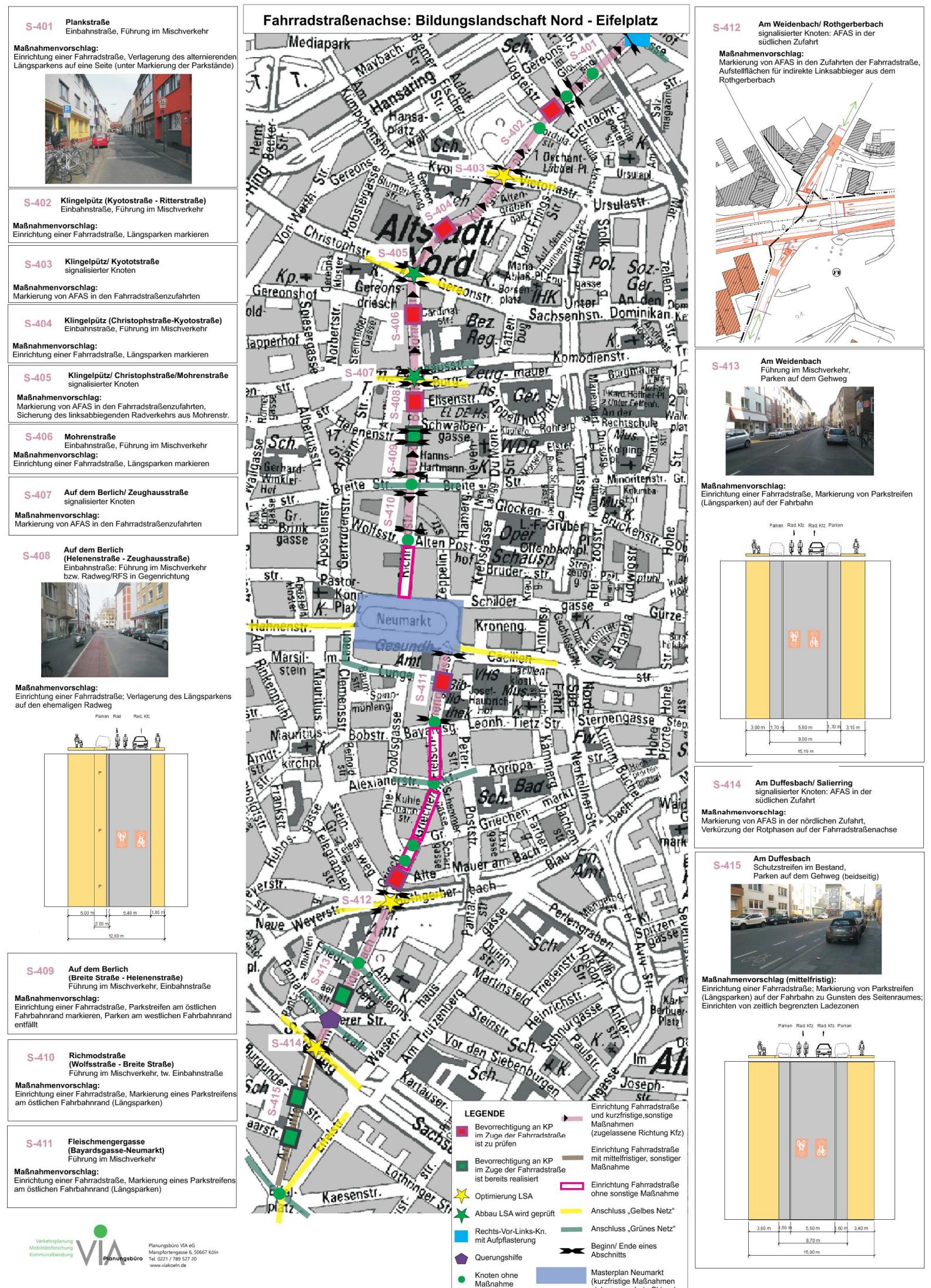


Abbildung 6-32: Fahrradstraßenachse zwischen Eifelplatz und Bildungslandschaft Nord

Radverkehrsführung am Neumarkt

Mit der kurzfristigen Etablierung einer Fahrradstraße auf dieser Achse, muss auch die Querungsmöglichkeit am Neumarkt verbessert werden. Dieser stellt in der heutigen Situation eine enorme Barriere in der Radverkehrsführung dar.

Im Masterplan ist langfristig die Führung des Kfz-Verkehrs auf der Südseite des Neumarktes vorgesehen, so dass die Nordseite künftig dem Umweltverbund vorbehalten bleibt. Die Umsetzung dieser Maßnahme erfordert jedoch einen langen Vorlauf für Planung und Bau.

Der Bedarf einer für den Radverkehr verbesserten Führung ist aber heute schon stark vorhanden und wird mit der Einrichtung der Fahrradstraßen und weiteren Maßnahmen im Netz weiter steigen. Das Radverkehrskonzept schlägt daher eine Übergangslösung vor, die die heutige Verkehrsführung mit Markierungen und geringfügigen baulichen Anpassungen verbessern kann.



Abbildung 6-33: Kurzfristige Lösung zur Verbesserung der Radverkehrsführung am Neumarkt

Diskussion des Fahrradstraßennetzes in der Öffentlichkeit

Die Einsatzkriterien der Kölner Fahrradstraßen wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung intensiv diskutiert. Im zweiten Facharbeitskreis definierten die Teilnehmenden des Workshops „Fahrradstraßen“ folgende Schwerpunkte bei der Umsetzung der Fahrradstraßen:

- Anwendung eines einheitlichen Designs mit Markierungen und Piktogrammen
- Verwendung der Signalfarbe Rot an Einmündungen und Konfliktflächen
- begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Infokampagne).

Der Arbeitskreis sah die Führung am Neumarkt als Kernpunkt in der Umsetzung der Fahrradstraßenachse zwischen Bildungslandschaft Nord und Eifelplatz, mit dem die Ertüchtigung der neuen Verbindung steht oder fällt. Sie sprachen sich aus diesem Grund für eine zeitnahe Prüfung der kurzfristigen Markierungslösung am Neumarkt aus.

Die Teilnehmenden waren der Ansicht, dass der südliche Abschnitt der Nord-Süd-Fahrradstraßenachse zwischen Ring und Neumarkt als Sofortmaßnahme in Verbindung mit der Ertüchtigung des südlichen Teils der Fahrradstraßenachse auf den Wällen vom Rothgerberbach bis zum Rhein als prioritäre, kurzfristige Maßnahme umgesetzt werden soll.

Radverkehrskonzept Köln-Innenstadt, Facharbeitskreis am 8. Juni 2015

Leitfragen zum WS 1: Fahrradstraßenkonzept

1. Die Einrichtung von Fahrradstraßen kann:

- durch Beschilderung gut Zusätzlich TZO Ausbildung
- mit baulicher Anpassung/Standard Komplettes Netz auf Fahrradstr. außer FG-Zonen etc.
- mit einheitlichem Design Folien rot > kein soll priorisierte Netz sein. - Leitfunktionen wichtig
- mit Infokampagne wichtig 7 Auß. Verteil. nur Präsentation

durchgeführt und gekoppelt werden. Wie wichtig schätzen Sie die unterschiedlichen Elemente ein? Soll für eine kurzfristige Umsetzung zunächst nur mit Beschilderung gearbeitet werden?

Ja aber mit Infokampagne

2. Welcher Abschnitt/ welche Maßnahme sollte in der Umsetzung Priorität erhalten?

C. unter

3. Gibt es Teilabschnitte, die als Sofortmaßnahmen umgesetzt werden sollen/ können?

ggt. Südabschnitte mit Teil der Wälle

4. Soll die Verwaltung zur Fahrradstraßenachse „Bildungslandschaft Nord – Eifelplatz“ einen Prüfauftrag in Bezug auf Maßnahmen und Kostenschätzung erhalten?

Ja Kostenabschätzung nötig

5. Gibt es alternative Achsen, die noch vor der Prüfung der vorgestellten Achse untersucht/ realisiert werden sollten?

Wälle sollten Priorität haben

Dutz: Nord-Süd-Verbindung zum Bahnhof



Abbildung 6-34: Ergebnisposter Workshop "Fahrradstraßen" im 2. Facharbeitskreis

Bei kurzfristiger Umsetzung kann auch ein vereinfachtes Straßendesign verwendet werden. Auf eine Infokampagne sollte jedoch nicht verzichtet werden. So kann ein erster Netzzusammenhang im Fahrradstraßennetz erreicht werden.

Innerhalb der fast zweijährigen Erarbeitungszeit des Radverkehrskonzepts Innenstadt wurde in der Presse mehrfach über die Zwischenergebnisse berichtet, so auch über die Fahrradstraßenkonzeption⁵⁹. Das Fahrradstraßennetz rückte damit auch in die öffentliche Diskussion, für die teilweise die Bürgerveranstaltung des Radverkehrskonzepts einen Rahmen bot. Mehrfach kam der Wunsch auf, das gesamte „grüne Netz“ oder gar das gesamte Hauptnetz zur Fahrradstraße zu deklarieren⁶⁰.

Die Umsetzung der Fahrradstraßen ist jedoch an die oben aufgeführten Einsatzkriterien aus StVO und VwV-StVO gebunden. Auf den Straßen im MIV-Vorrang Netz („gelbes Netz“) ist weder im Bestand noch in absehbarer Zeit zukünftig mit dem Radverkehr als vorherrschender Verkehrsart zu rechnen. Auf diesen Abschnitten wird eine komfortable Radverkehrsinfrastruktur, zumeist in Form von Radfahrstreifen, angeboten. Darüber hinaus darf das Radverkehrskonzept nicht auf Kosten des Fußgängerverkehrs geplant werden, d.h. Strecken, in den der Fußgängerverkehr dominiert, werden ebenfalls nicht als Fahrradstraße deklariert. Dies trifft auf die Fußgängerzonen (z.B. Breite Straße, Rheinufer) und auf die verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche (z.B. Severinstraße, Eigelstein) zu.

Ein weiterer Vorschlag aus der Bürgerschaft verlangte den gänzlichen Ausschluss des Kfz-Verkehrs aus den Fahrradstraßen. Dieser Anregung kann nicht nachgekommen werden, da die künftigen Fahrradstraßen auch weiterhin Erschließungsfunktion für z.B. Anlieger und Anlieferer übernehmen müssen. Die Gutachter des Radverkehrskonzepts regen den teilweisen Ausschluss von bestimmten Nutzergruppen an (z.B. „Anlieger frei“).

Weiterhin wurde deutlich, dass aus Sicht der Bürgerschaft und der Fachöffentlichkeit die Einrichtung der Fahrradstraßen auch auf Kosten des ruhenden Verkehrs geschehen müsse, wenn notwendig. Diese Auffassung wird von den Gutachtern geteilt.

⁵⁹ „50 neue Fahrradstraßen – Die Verkehrs-Revolution für Köln“ (Kölnische Rundschau am 11.06.2015, Link: <http://www.rundschau-online.de/region/koeln/50-neue-fahrradstrassen-die-verkehrs-revolution-fuer-koeln-1714810>, Abrufdatum: 16.03.2016)

⁶⁰ „Feindbild Radfahrer“ (Carolin Courts, WDR5, am 15.12.2016, Link: <http://www1.wdr.de/radio/wdr5/feindbild-radfahrer-100.html>, Abrufdatum: 16.03.2016)

6.4 Radschnellwegring

Entwicklungsstand im In- und Ausland

Das Thema Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen ist in Deutschland zurzeit hochaktuell. Nach zahlreichen Beispielen aus dem Ausland, vor allem aus den Niederlanden und Dänemark (Kopenhagen), werden nun auch in Deutschland die ersten Radschnellverbindungen geplant.

Das Ruhrgebiet gilt mit dem Großprojekt „Radschnellweg Ruhr“ (Gesamtlänge von 85 km) als Vorreiter dieser Entwicklung. Dieses Projekt wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 des BMVBS als Pilotprojekt gefördert. Der erste Teilabschnitt zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen wurde bereits Ende 2015 eröffnet.

Erklärtes Ziel im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 ist es, Radschnellwege als „innovative Infrastrukturangebote“ zu fördern, welche „die Fahrradnutzung auch über längere Distanzen attraktiv“ machen und auf diese Weise ein „Beitrag zur Reduzierung von Staus, zur Entlastung des ÖPNV in den Spitzenzeiten und zur Gesundheitsförderung“ leisten.

Netzfunktion

In Anlehnung an die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV (2010) und die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) der FGSV (2008), können Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen außerhalb bebauter Gebiete der Kategorie „AR II überregionale Radverkehrsverbindung“ und innerhalb bebauter Gebiete der Kategorie „IR II - innergemeindliche Radschnellverbindung“ zugeordnet werden.

Ausbaustandards

Auf Bundes- und Landesebene wurden bereits Qualitätsstandards für Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen definiert. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat grundlegende Anforderungen an einen Radschnellweg im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (2014) festgelegt.

Qualitätsanforderungen nach BMVBS	Qualitätsanforderungen nach MBWSV NRW
Sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 25-30 km/h	Weitestgehende Bevorrechtigung/planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung an Lichtsignalanlagen (Grüne Welle)
Direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung	Wünschenswerte Mindestlänge von 5 Kilometern
Möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr geführter Verkehr	Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
Bevorrechtigung bei Querungen von Nebenstraßen	steigungsarm
Bei stärkerem Kfz-Verkehr strassenbegleitende Führung mit baulicher Trennung	Innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
In verkehrsarmen Straßen Führung z. B. als Fahrradstraße mit Vorrang	Tempo 30-Zone: i.d.R. umzuwandeln in eine Fahrradstraße, ansonsten Führung des RSW mit Vorrang innerhalb der Zone
Begleitende Infrastruktur (Wegweisung, Fahrradabstellanlagen)	Wegweisung, Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)
Regelmäßige Reinigung und Winterdienst	Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
Hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität (Asphalt, außerorts auch Beton)	Oberflächenmaterial i.d.R. Asphalt
Ausreichende Dimensionierung (Zweirichtungsradweg Breite 4,00 m)	Dimensionierung: Zweirichtungsradwege und Fahrradstraße Breite $\geq 4,00\text{ m}$, Einrichtungsradwege und Radstreifen, zzgl. Sicherheitstrennstreifen $\geq 3,00\text{ m}$
Geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten (LSA); RIN/ERA Zeitverluste max. 30 s je km	Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
Gutes Informationsangebot (Karten, Internet)	
Baustellen-Management, Service-Hotline	

Abbildung 6-35: Geforderte Qualitätskriterien für Radschnellwege

Abbildung 6-35 zeigt die vom Bund und dem Land NRW aufgestellten Qualitätsanforderungen, welche sich an den internationalen Vorbilder orientieren. Prinzipiell unterscheiden sich die Qualitätsanforderungen kaum. Die Grundanforderungen, die für das gesamte Netz gelten, sind:

- Nutzbarkeit zu jeder Tageszeit
- Winterdienst
- Baustellenmanagement
- begleitende Infrastruktur (Abstellanlagen, Wegweisung)
- Beleuchtung.

Spezifische Anforderungen für Radschnellwege sind:

- Fahrgeschwindigkeiten von 25-30 km/h sicher möglich
- Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr
- planfreie oder bevorrechtigte Führung an Knotenpunkten
- geringe Verlustzeiten durch Halten und Warten

- ausreichende Dimensionierung (4,00 m im Zweirichtungsverkehr, 3,00 m im Richtungsverkehr).

Die FGSV greift im Arbeitspapier von 2014 diese Qualitätsstandards auf und fordert deren Einhaltung auf mindestens 90 % der Gesamtlänge.

Planungswettbewerb

Bundesweit wird zurzeit in vielen Regionen an der Konzeption und Umsetzung von Radschnellwegen gearbeitet.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat Anfang 2013 einen Planungswettbewerb ausgeschrieben, in dem fünf exemplarische Projekte ausgewählt wurden und umgesetzt werden sollen. Als ein Sieger wurde der Wettbewerbsbeitrag „Radschnellweg Köln - Frechen“ ausgezeichnet und erhält bei der Vorplanung weitere Landesfördermittel.

Abbildung 6-36 zeigt den Verlauf der im Wettbewerb ausgezeichneten Gesamttrasse, für die ab Frühjahr 2016 eine detaillierte Machbarkeitsstudie erstellt wird (Trassenverlauf Stand 2013).

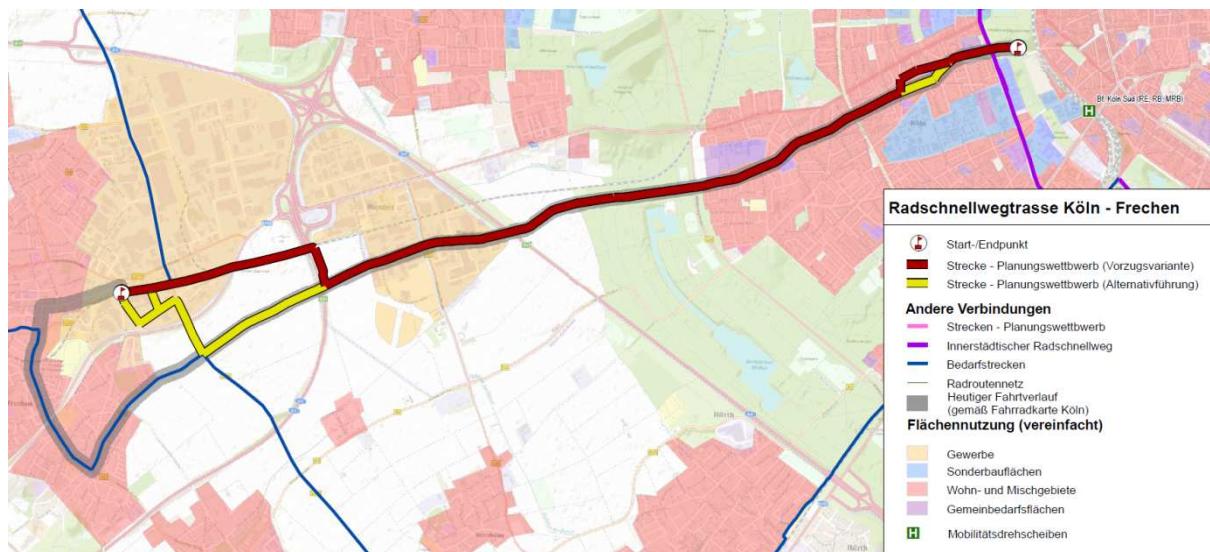


Abbildung 6-36: Verlauf des Radschnellwegs mit Alternativführungen

Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen möchte für den Bau der Radschnellwege rechtliche Grundlagen schaffen und plant deswegen die Aufnahme der Radschnellverbindung in das Straßen- und Wegegesetz⁶¹.

Diese Gesetzesänderung würde die Radschnellwege im Nordrhein-Westfalen den Landesstraßen gleichstellen. Für Radschnellwege würden also die gleichen Regelungen für Baulast und Planinstrumenten gelten. Städte mit einer Einwohnerzahl über 80.000 müssten Planung, Bau und Unterhalt der Strecken übernehmen.

Bedeutend für die Einstufung als Radschnellweg ist die regionale Bedeutung der Radschnellverbindung, welche erst durch die Verbindung zweier Kreise bzw. von Kreisen und kreisfreien Städten entsteht.

Radschnellverbindungen in der Region Köln

Die Stadt Köln strebt nicht nur die Realisierung des im Landeswettbewerb prämierten und in der Planung befindlichen Radschnellwegs Köln – Frechen an, sondern möchte vielmehr ein Radschnellverbindungsnetz im Großraum Köln etablieren.

Dieses Netz soll die Innenstadt langfristig mit den Kommunen im Umland verbinden. So könnte es in Zukunft Radschnellverbindungen nach Dormagen, Pulheim, Frechen, Hürth, Wesseling und Bonn, Troisdorf und Siegburg, Rösrath und Bergisch Gladbach geben.

Diese Trassen verbinden nicht nur die Nachbarstädte mit Köln, sondern auch die Kölner Bezirke mit der Innenstadt. Im Bezirk würden all diese Routen zusammenlaufen, was in der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt werden muss. Schon in der Konzeption von 2013 wurde ein Radschnellweg-Ring um die linksrheinische Innenstadt vorgesehen (siehe Abbildung 6-37).

⁶¹ Pressemitteilung des MBWSV vom 08.12.2015 (Link:
http://www.mbwsv.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv_2015/2015_12_08_Radschnellwege_gleichgestellt/index.php, Abrufdatum: 16.03.2016)



Abbildung 6-37: Konzept Radschnellwege für die Region Köln (Stand: 2013)

Radschnellwegring um die Innenstadt

Das Radverkehrskonzept greift diese Idee auf und konkretisiert die Führung des Innenstadtrings. In Deutz wird die Führung angepasst und ebenfalls entlang der Bezirksgrenze geführt. Der Radschnellwegring nimmt die aus den angrenzenden Bezirken und Nachbarstädten kommenden Radschnellwege auf und übernimmt eine Verteilfunktion auf das geplante Hauptnetz.

Innerhalb dieses Rings wird es in der Kölner Innenstadt keine Radschnellwege geben, da das Hauptnetz bereits mit sehr hohen Qualitätsstandards geplant wird und die Bündelungsfunktion einer Radschnellverbindung nicht mehr gegeben ist, da sich der Radverkehr entsprechend der räumlich verteilten Ziele auf das gesamte Netz verteilt.

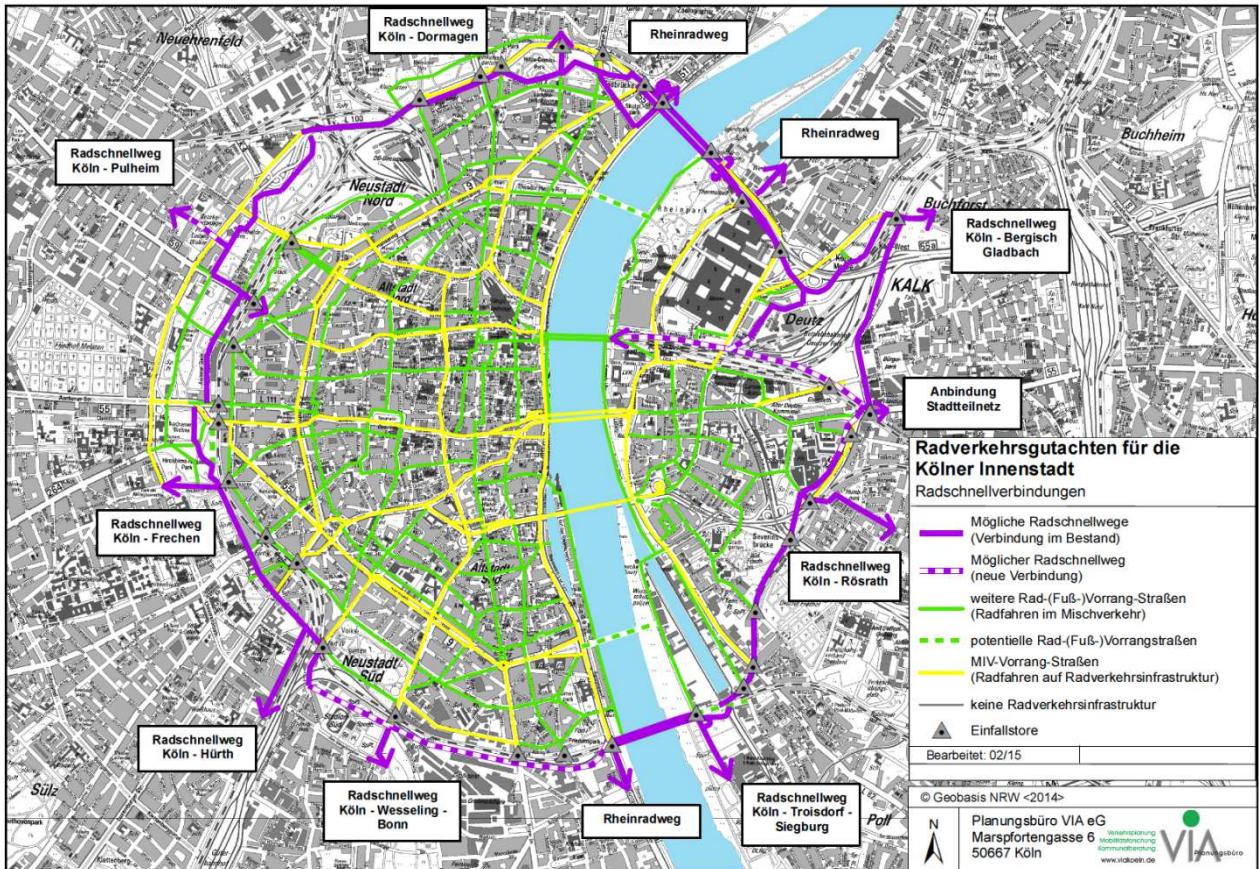


Abbildung 6-38: Radschnellwegring im Radverkehrskonzept Innenstadt

Der Radschnellwegring wird im Linksrheinischen parallel zum Grüngürtel und dem Eisenbahnring verlaufen und auch die neue Parkstadt-Süd erschließen. Er wird über die Südbrücke und die Zoobrücke über den Rhein geführt.

Rechtsrheinisch verläuft die Trasse ebenfalls parallel der Eisenbahnstrecke, über das Deutzer Feld und an der Stadtautobahn weiter in Richtung Zoobrücke.

Eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Kalk und der Hohenzollernbrücke auf der Nordseite der Bahntrasse wurde auf Wunsch der Bürgerschaft ebenfalls mit in die Konzeption aufgenommen.

Das Radverkehrskonzept konkretisiert den Verlauf der Radschnellwegrässen im Kölner Innenstadtbereich und definiert wichtige Anschlusspunkte an die Radschnellverbindungen in das Umland und an das Hauptnetz in der Innenstadt.

6.5 Shared Bike Lane

Führungsform nach internationalen Vorbildern

Diese Art der Radverkehrsführung existiert bereits in den USA als „Shared Bike Lane“ und dient als flexibles Führungselement, mit folgenden Vorteilen:

- Schaffung eines Angebotes für den Radverkehr auf der Fahrbahn
- Zurverfügungstellung der benötigten Flächenkapazität für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs.

Steigende Radverkehrsanteile kann dieses System flexibel aufnehmen, ohne dass bauliche Anpassungen notwendig sind. Zur Förderung der Verträglichkeit zwischen Kfz- und Radverkehr auf dem rechten Fahrstreifen müssen kennzeichnende Markierungen und Schaffung von Sicherheitsräumen vorgenommen werden.



Abbildung 6-39: Shared Bike Lane in den USA

Vertiefende Untersuchungen zu den Shared Bike Lanes wurden in den USA durchgeführt. Zum einen wurde in „San Francisco's Shared Lane Pavement Markings: Improving Bicycle Safety“ das Markierungssymbol selbst untersucht: Der sogenannte sharrow (Wortzusammensetzung aus „share“ (teilen) und „arrow“ (Pfeil)) bestehend aus dem Sinnbild „Radverkehr“ und zwei übereinander angebrachten Pfeilmarkierungen, erzielte dabei die besten Ergebnisse.

Zum anderen wurde in drei Städten unterschiedlicher Größe (Seattle, Cambridge, Chapel Hill) das Verhalten der Kraftfahrzeugführer und der Radfahrer beobachtet. Die wichtigsten Erkenntnisse sind dabei:

- Radfahrer fahren mittig auf dem Fahrstreifen und befinden sich damit außerhalb der „Dooring-Zone“.
- Der MIV nutzt häufiger den linken Fahrstreifen.
- Es finden weniger Überholvorgänge statt, der MIV passt die Geschwindigkeit an.
- Der MIV hält größere Abstände zu den Radfahrern ein.
- Weniger Radfahrer benutzen den Gehweg.
- Der Radverkehrsanteil auf den untersuchten Strecken ist insgesamt nicht gestiegen.

In den USA wird der „Sharrow“ nur eingesetzt, wo Mischverkehr stattfindet. Auf den bike lanes (Radfahrstreifen) werden Piktogramme und herkömmliche Pfeilmarkierungen eingesetzt.

Auch wird der Sharrow nicht nur auf vierstreifigen Straßen zur Kennzeichnung des jeweils rechten Fahrstreifens eingesetzt, sondern auch auf zweistreifigen Straßen. In den USA werden auch keine differenzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zwischen dem rechten und dem linken Fahrstreifen vorgesehen.

In Österreich und im Spanien wird die Shared-Bike-Lane eingesetzt. Erfahrungen aus dem europäischen Ausland lassen sich also auch nutzen.

Die beiden größten Städte in Nordrhein-Westfalen, die Stadt Köln und die Landeshauptstadt Düsseldorf, möchten diese Führungsform im Rahmen eines gemeinsamen Verkehrsversuchs auch in Deutschland etablieren.

Beide Großstädte haben auf innerörtlichen, zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen das Problem, dass aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung auf den vorhandenen Fahrbahnbreiten und aufgrund mangelnder

Flächenreserven im Seitenraum keine den gültigen Standards entsprechende Radverkehrsinfrastruktur angelegt werden kann.

Um auch dem Radverkehr adäquate Fahrwege anbieten zu können, bietet sich eine gemeinsame Nutzung des rechten Richtungsfahrstreifens durch Pkw und Radverkehr an. Dies ist nur bei T30 im Mischverkehr möglich. Aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung wäre es optimal, wenn nur auf dem jeweils rechten Fahrstreifen eine Höchstgeschwindigkeit von T30 angeordnet werden müsste. Hier könnte der Fahrradverkehr verträglich im Mischverkehr mit den Kfz geführt werden. Auf der jeweils linken Fahrspur sollte weiterhin die Höchstgeschwindigkeit auf T50 begrenzt bleiben, um die Verkehrsmengen abwickeln zu können.

Der folgende Querschnitt verdeutlicht die geplante Aufteilung der Flächen:

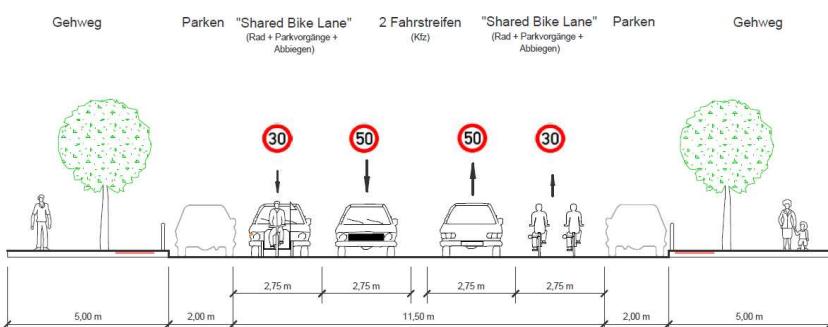


Abbildung 6-40: Querschnitt Shared Bike Lane

Im innerstädtischen Bereich ist die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte von entscheidender Bedeutung für einen flüssigen Verkehrsablauf. Mit dem Prinzip „Shared Bike Lane“ werden dem Kfz-Verkehr keine Aufstellflächen genommen: Kfz und Radfahrer nutzen unter gegenseitiger Rücksichtnahme die Verkehrsfläche gemeinsam und fahren hintereinander.

Für die Kölner Innenstadt sind folgende Streckenabschnitte zur Einrichtung einer Shared Bike Lane im Rahmen des Verkehrsversuchs geeignet:

Tabelle 6-1: Kenndaten möglicher Abschnitte mit "Shared Bike Lane"

	Länge	PKW 24 h	LKW/ 24 h
Kyotostraße/ Viktoriastraße	ca. 900 m	26.000	2.900
Erfstraße	ca. 550 m	27.000	-
Hansaring	ca. 1.200 m	19.000	-

Es wird empfohlen, für den gemeinsamen Verkehrsversuch eine begleitende Untersuchung zu Einfluss auf Verkehrssicherheit, Verkehrsverhalten und Akzeptanz dieser neuen Führungsform durchzuführen.

6.6 Duales System

Auf einigen Abschnitten an Hauptverkehrsstraßen ist veraltete Radverkehrsinfrastruktur als baulich angelegter Radweg im Seitenraum vorhanden, die den aktuellen Standards in Bezug auf Breiten nicht mehr entspricht. In diesen Fällen müssen Alternativen geschaffen und die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden.

wahlfreie Führung

Vorhandene Radverkehrsanlagen im Seitenraum, die nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen, sollen i.d.R. nicht zurückgebaut werden, sondern als Angebot ohne Benutzungspflicht erhalten bleiben, allerdings nur im Richtungsverkehr. Dies bedingt, dass sich alle Verkehrsteilnehmer in Köln auf eine neue Situation einstellen müssen: Radfahrer können zukünftig wählen, ob sie auf der Straße, z.T. auch ohne gesonderte Radverkehrsinfrastruktur, im Mischverkehr fahren oder ob sie den „anderen“ Radweg im Seitenraum nutzen wollen.

Dieses Vorgehen trägt der Tatsache Rechnung, dass Radfahrer ganz unterschiedliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur stellen: Während die einen routinierte Alltagsradfahrer sind, die möglichst

schnell voran kommen möchten, und die Mischführung auf der Fahrbahn bevorzugen, sind andere Radfahrer eher unsicher und fühlen sich im Seitenraum wohler als im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Hierzu sind vor allem Kinder und Jugendliche zu zählen, aber auch Senioren und grundsätzlich Radfahrer, die ihr Verkehrsmittel nicht so häufig nutzen. Zu betonen ist aber, dass Rad fahrende Kinder bis zu einem Alter von acht Jahren auf dem Gehweg fahren müssen und bis zu zehn Jahren auf dem Gehweg fahren dürfen. Erst danach gilt auch für sie die Wahlfreiheit der Führungsform im dualen System.

Diese Wahlfreiheit muss allen Verkehrsteilnehmern sichtbar gemacht werden, um Konflikte möglichst zu vermeiden. Das folgende Beispiel zeigt, dass die Stadt Köln das duale System bereits umsetzt und Standards zur Sicherung und zur Verdeutlichung dieser Führungsform schafft:



Abbildung 6-41: Sichtbarmachung der Wahlfreiheit im dualen System (Siegburger Straße)

Für die Führung des dualen Systems im Knotenpunkt wurden folgende Musterlösungen entwickelt:

„Duales System“: Führungsform des Übergangs

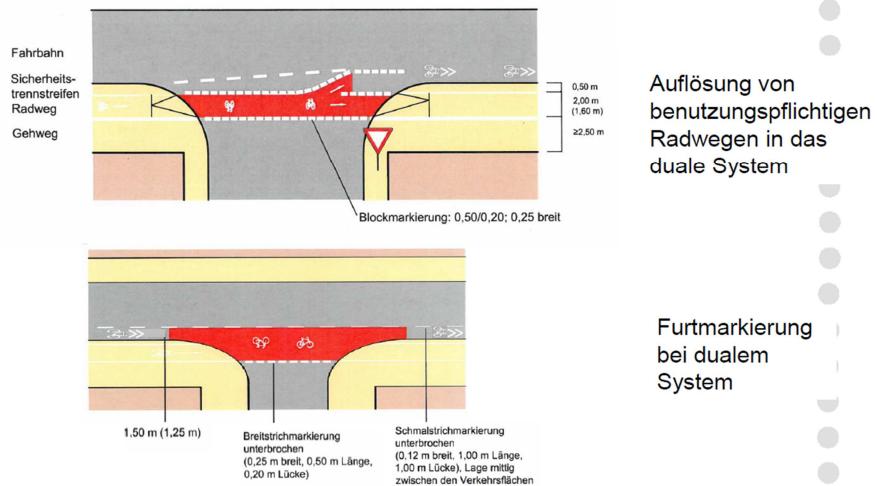


Abbildung 6-42: *Furtmarkierung zur Verdeutlichung der dualen Führungsform in Knotenpunkten*

Grundsätzlich sollen Furten an Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht immer markiert werden. Sie können auch rot eingefärbt werden.

Darüber hinaus soll die duale Führung aber auch auf der Strecke verdeutlicht werden, in dem in regelmäßigen Abständen (und in einzelnen Anwendungsfällen auch vor Grundstücksausfahrten) Pfeilmarkierungen, sog. „sharrows“, auf der Fahrbahn aufgebracht werden.



Abbildung 6-43: *Piktogramm "sharrow" zur Verdeutlichung des Mischverkehrs auf der Fahrbahn*

7 Prioritäten und Umsetzungszeiträume

Prioritätenreihung

Überall im Stadtbezirk 1 werden zur Verbesserung der Radverkehrs-führung Maßnahmen notwendig sein. Der Handlungsbedarf hierfür zeigte nicht nur die Analyse des Hauptnetzes, sondern auch die Sammlung der Anregungen aus Politik und Bürgerschaft.

Während der zweijährigen Konzepterstellung gingen unzählige Hinweise beim Fahrradbeauftragten der Stadt Köln ein, davon allein im Rahmen der ersten Bürgerveranstaltung rund 900 ortsbezogene und allgemeine Anregungen. Mit der Zielsetzung für die Innenstadt ein Hauptnetz zu entwickeln und dem Anspruch bedeutende Achsen zu planen und zügig umzusetzen, ergibt sich eine Prioritätenreihung.

Alle Verbesserungsvorschläge, die zwar innerhalb des Stadtbezirks notwendig sind, aber nicht auf den Strecken des Hauptnetzes liegen, fließen in die laufende Verwaltungsarbeit ein, werden aber bei der Netzplanung und Maßnahmenfindung im vorliegenden Radverkehrskonzept nicht weiter betrachtet. Dazu gehört unter anderem das Öffnen von Einbahnstraßen oder die Freigabe von Fußgängerzonen.

Das Radverkehrskonzept konzentriert sich auf die Maßnahmenplanung im Hauptnetz der Innenstadt. Die „Big 5“, die fünf ausgewählten Schwerpunktachsen in der Maßnahmenplanung, erhalten innerhalb der Hauptnetz-Maßnahmen eine erhöhte Priorität, da mit der Umsetzung dieser Achsen ein wesentlicher Teil zur Ertüchtigung des Hauptnetzes beigetragen werden kann.

Ein Teil der Hauptnetz- und „Big 5“-Maßnahmen wird als „Vorgezogene Maßnahme“ bewertet, der höchsten Prioritätsstufe. Diese Bewertung ergab sich aus der Einschätzung der Gutachter als auch in Zusammenarbeit mit Fachöffentlichkeit und Bürgerschaft.

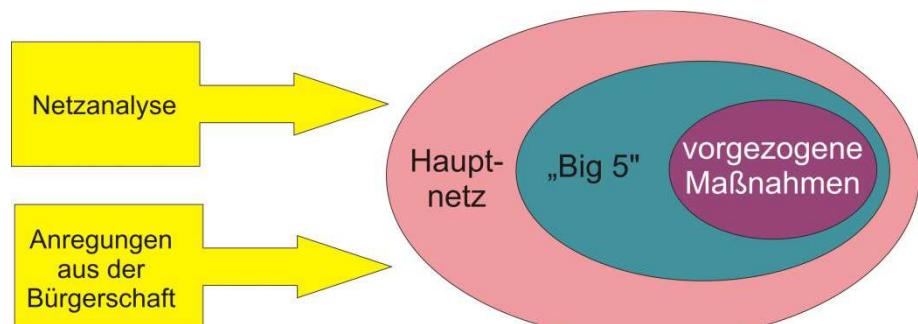


Abbildung 7-1: schematische Darstellung der Prioritätenvergabe

166 Einzelmaßnahmen im Hauptnetz

Alle Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzepts erarbeitet wurden, finden sich in einem Maßnahmenkataster wieder. Dieses dient als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung in der Umsetzungsphase und teilt das Konzept in insgesamt 166 Einzelmaßnahmen. Jede Einzelmaßnahme erhält im Kataster eine ausführliche Maßnahmenbeschreibung, die Bewertung der Priorität und den angestrebten Realisierungszeitraum.

Maßnahmen-Nr.: BZ1-119

Netztyp Gelbes Netz

Lagebeschreibung Turiner Straße, Riehler Straße

Maßnahmentyp Markierung Radfahrtreifen

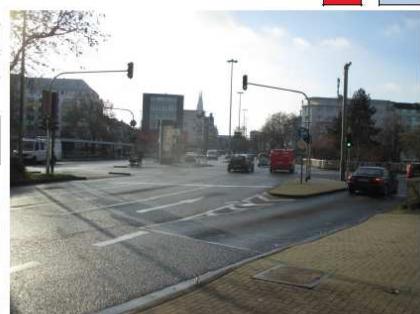
Bestand Führung auf der Fahrbahn (Mischverkehr)

Realisierungszeitraum

Länge

Bruttokosten

Priorität

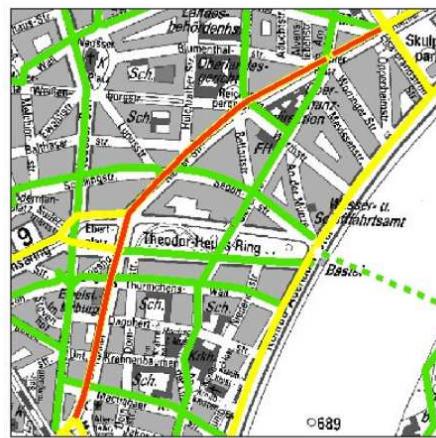


K

Beschreibung der Maßnahme

Für die Markierung von Radfahrtreifen entfällt in jede Richtung ein Kfz-Fahrstreifen.

Die (signalsierten) Knoten entlang des Abschnitts sind durch Markierungen und gegebenenfalls durch Änderungen in der Signalisierung anzupassen.



11.03.2016

VIA

Abbildung 7-2: Einzelmaßnahme aus dem Maßnahmenkataster

Verteilung auf Maßnahmenbereiche

Die Maßnahmennummer dient der eindeutigen Identifikation einer Maßnahme bzw. eines Abschnitts und gibt Auskunft über den Maßnahmenbereich:

Maßnahmennummer	Maßnahmenbereich
ab BZ1-100	Nord-Süd-Fahrt
ab BZ1-200	Südliche Ost-West-Achse
ab BZ1-300	Zülpicher Straße
ab BZ1-400	Gladbacher Straße
ab BZ1-500	Fahrradstraßennetz
ab BZ1-600	Rheinbrücken
ab BZ1-700	Benutzungspflicht
ab BZ1-800	Rheinufer
ab BZ1-900	Kurzfristige Markierungsmaßnahmen/ Shared Bike Lane

Von den insgesamt 166 Einzelmaßnahmen entfällt die Hälfte auf die Umsetzung des Fahrradstraßennetzes (83 Maßnahmen), weitere 42 Maßnahmen liegen auf den Achsen der „Big 5“.

23 Maßnahmen mit unterschiedlich hohem Handlungsaufwand werden notwendig sein, um die Führung auf den Rheinbrücken zu verbessern.

Die übrigen 18 Maßnahmen dienen der Aufhebung der Benutzungspflicht oder zeigen Abschnitte auf, in denen durch kurzfristige Markierungsmaßnahmen oder mit Hilfe einer „Shared Bike Lane“ die Radverkehrsführung verbessert werden kann.

Das folgende Diagramm verdeutlicht, wie sich die 166 Einzelmaßnahmen auf die neun Maßnahmenbereiche verteilen:

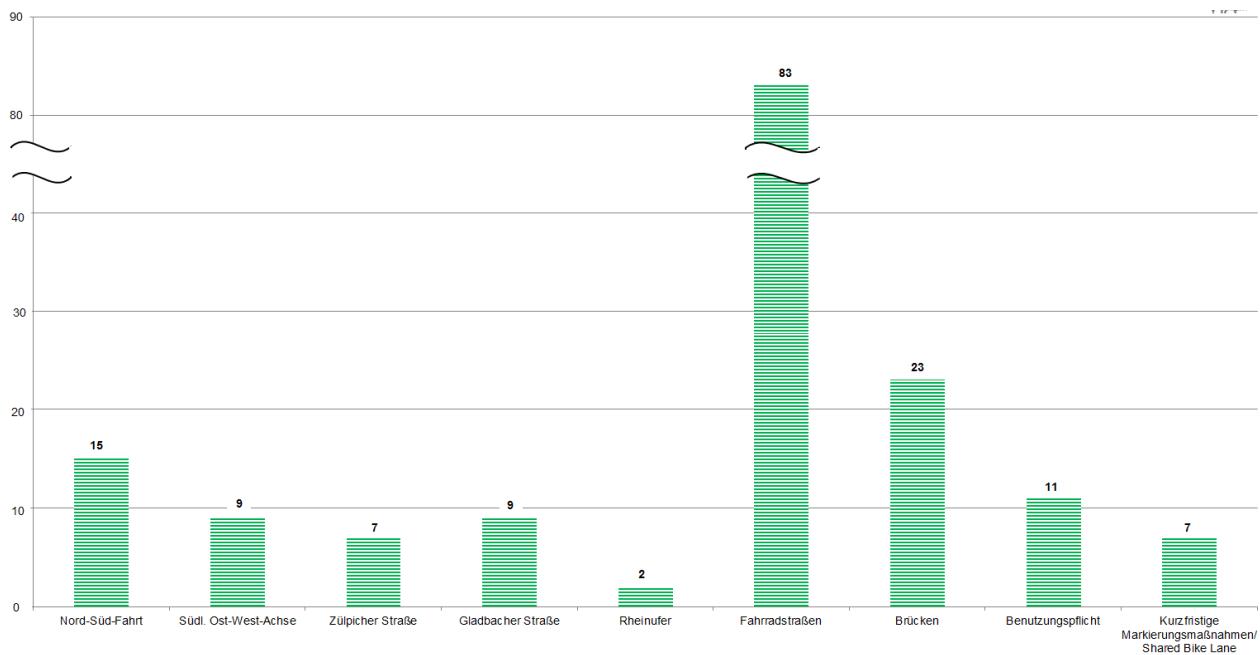


Abbildung 7-3: Verteilung der Einzelmaßnahmen auf Maßnahmenbereiche ($n = 166$)

Realisierungszeiträume

Die Stadt Köln hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds bis ins Jahr 2025 auf rund zwei Drittel zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch und gerade der Anteil des Radverkehrs innerhalb dieses Zeitraums erheblich steigen.

An dieser Zielsetzung orientieren sich die Umsetzungszeiträume des Radverkehrskonzepts Innenstadt. Wenn eine deutliche Modal-Split-Änderung in diesem Zeitraum erreicht werden soll, muss die Umsetzung des Maßnahmenplans des Radverkehrskonzepts Innenstadt innerhalb der nächsten 10 Jahre erfolgen.

Da die 166 Einzelmaßnahmen einen unterschiedlichen Handlungsbedarf aufweisen, werden einige Maßnahmen diesen Zeitraum tatsächlich benötigen, viele andere können jedoch schon in kürzeren Zeiträumen realisiert werden. Folgende Einteilung der Realisierungszeiträume wurde zur Einordnung der Einzelmaßnahmen getroffen:

- kurzfristig (1-3 Jahre)
- mittelfristig (4-6 Jahre)
- langfristig (7-10 Jahre)

Das folgende Diagramm zeigt die Verteilung der 166 Einzelmaßnahmen auf die drei Realisierungszeiträume innerhalb der Maßnahmenbereiche:

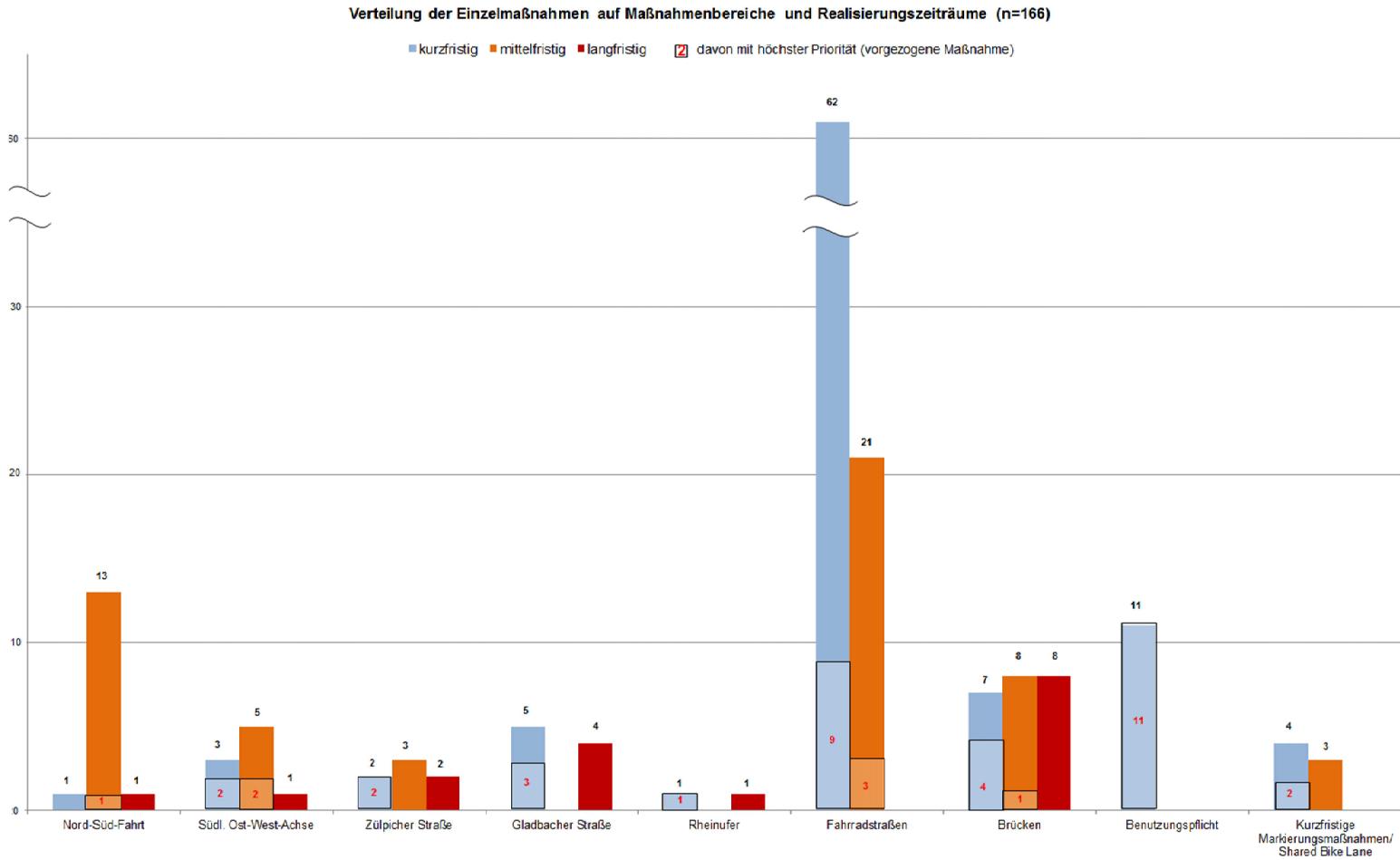


Abbildung 7-4: Maßnahmen nach Maßnahmenbereich und Realisierungszeitraum

Mehr als die Hälfte aller Maßnahmen kann im kurzfristigen Zeitraum umgesetzt werden kann. Davon entfallen allein 62 kurzfristige Maßnahmen auf das Fahrradstraßennetz.

17 Maßnahmen können aufgrund ihres Handlungsbedarfs oder ihrer Abhängigkeit von anderen Maßnahmen nur langfristig realisiert werden. Dazu gehört unter anderem die Öffnung des Rheinufertunnels, die an die Tunnelsanierung gebunden ist, oder verschiedene Maßnahmen an Brücken, die mit den anstehenden Brückensanierungen durchgeführt werden müssen.

Das Handlungskonzept zeigt, dass die konsequente Verbesserung der Radverkehrsführung bereits innerhalb der kommenden sechs Jahre in der Kölner Innenstadt sichtbar sein wird. Nicht nur der Maßnahmenplan des Radverkehrskonzepts, sondern auch die bereits geplanten Maßnahmen der Stadtverwaltung werden zu dieser Entwicklung beitragen.

Dieser ehrgeizige Umsetzungsplan besitzt das Ziel, dass in den nächsten zehn Jahren deutlich mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, ist aber ausdrücklich auch gebunden an die Verfügbarkeit personeller und finanzieller Ressourcen. Die Entscheidung, die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt mit ausreichenden personellen und finanziellen Kapazitäten zu ermöglichen, obliegt der Kölner Politik.

Kartenwerke und Kataster

Karten

Maßnahmenkataster