

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle  
VIII/66/661/4  
661/4

## Beschlussvorlage

### Betreff

Radverkehrskonzept Ehrenfeld - Radverkehrshauptnetz

### Beschlussorgan

Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)

Vorlagen-Nummer

**3577/2018**

Freigabedatum

---

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	03.12.2018

### Beschluss:

Die Bezirksvertretung Ehrenfeld nimmt den Netzentwurf als Zielkonzept für das Radverkehrskonzept Ehrenfeld zur Kenntnis und beschließt, dieses Netz als Grundlage für alle zukünftigen Planungen im Straßenraum zu verwenden.

## Begründung:

Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung im Stadtbezirk Ehrenfeld ist das Netzkonzept: Das Netzkonzept bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radverkehrshaupttrouten ab und ist maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen. Die Radverkehrshaupttrouten bilden ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz ab, über das alle Ziele im Bezirk angefahren werden können. Darüber hinaus verbindet es den Bezirk mit den benachbarten Stadtteilen und bietet Durchmesserverbindungen an. Dabei soll der Radverkehr auf den Radverkehrshaupttrouten gebündelt werden und ein besonders sicheres und komfortabel befahrbares Netz entwickelt werden.

Das Netz wurde im Rahmen eines Facharbeitskreises mit Verbänden, Initiativen und Politik am 11. April 2018 diskutiert und bei einer großen Bürgerveranstaltung am 17. Mai 2018 vorgestellt und ebenfalls diskutiert. Alle Eingaben wurden zwischenzeitlich geprüft und flossen in das vorliegende Netzkonzept ein.

Das Radverkehrshauptnetz wird gegliedert in ein grünes und gelbes Netz, das jeweils eine unterschiedliche Charakteristik aufweist. Diese Methodik wurde bereits beim RVK Innenstadt angewandt und hat sich bewährt.

### **Das grüne Netz**

Das grüne Netz bildet ein Netz für Radfahrende abseits der großen Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hier wird der Fahrradverkehr im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten geführt, eine separierte Radverkehrsinfrastruktur wird in der Regel nicht angeboten.

Vom Grundsatz her überwiegt schon heute der nicht motorisierte Verkehr im Vergleich zum MIV auf den meisten Strecken im grünen Netz. Die Geschwindigkeit ist in der Bandbreite Schrittgeschwindigkeit bis Tempo-30 einzuordnen. Es werden heute schon an vielen Stellen geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingesetzt. Lichtsignalanlagen (LSA) sollen weitgehend auf dem grünen Netz abgebaut werden (Synergieeffekte zum LSA-Abbau-Programm der Stadt Köln werden genutzt). Bei den Schnittstellen mit dem gelben Netz sind vermutlich die Anlagen häufig erforderlich. Einbahnstraßen sollen auf dem grünen Netz für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

Führungsformen im grünen Netz sind Tempo-30, verkehrsberuhigter Bereich, Fahrradstraße, „grüne Wege“, Fußgängerzone/Fahrrad frei. Der Radverkehr soll hier sicher und komfortabel geführt werden, hat auf den innerstädtischen Stadtstraßen auf zu Fuß Gehende Rücksicht zu nehmen. Auch einige Fußgängerbereiche sind aus Gründen des Netzzusammenhangs Teil des Radverkehrsnetzes. Hier hat jedoch der Fußverkehr Vorrang. Der Radfahrende muss sich hier dem zu Fuß Gehenden anpassen.

### **Das gelbe Netz**

Das gelbe Netz bildet das Radverkehrsnetz entlang der MIV-Hauptverkehrsstraßen ab. Hier wird in der Regel Radverkehrsinfrastruktur angeboten; grundsätzlich wird die Fahrbahnführung bevorzugt (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Im Stadtbezirk Ehrenfeld sind im Gelben Netz im Bestand sehr häufig baulich angelegte Radwege im Seitenbereich vorhanden. Dort, wo sehr hohe Kfz-Belastungen bzw. Lkw-Anteile vorhanden sind und die Platzverhältnisse es zulassen, werden sie auch in Zukunft erhalten bleiben (z.B. Militärringstraße).

Der MIV-Verkehrsanteil und/oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit sind in der Regel so hoch, dass der Radverkehr einen besonderen Schutzraum benötigt oder auf die Anwesenheit von Radfahrenden im Straßenraum durch Markierungen hingewiesen werden soll.

Voraussichtlich werden hier auch zukünftig die Verkehrsanteile des MIV die des Radverkehrs übertreffen. Mögliche Netzlücken werden durch die Umsetzung des vorliegenden Netzkonzeptes geschlossen.

## **Netzdichte**

Grundsätzlich soll der Stadtbezirk Ehrenfeld flächenhaft mit dem Rad gut befahrbar sein. Es gibt nur wenige Routen, die auch weiterhin für den Radverkehr nicht freigegeben werden (z. B. Stadtautobahn A 57). Im Netz abseits der gelben und grünen Hauptrouten ist das Radfahren schon heute problemlos möglich. Die noch bestehenden Einbahnstraßen sollen für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden, wenn nicht gravierende Sicherheitsbelange diesem entgegenstehen (vor allem aufgrund von Busverkehr).

Das gelbe und grüne Netz bildet ein Raster der Radrouten mit Bündelungsfunktion. Das Netzkonzept bietet durchgängig befahrbare tangential und radiale Achsen an. Hier sollen die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit prioritär umgesetzt werden. Das Gelbe und Grüne Netz bildet damit die Grundlage für das Maßnahmenprogramm.

Die Verbindungen in die Nachbarstadtteile und die Nachbarkommunen sind gegeben, auch alle Zwangspunkte sind in der Netzplanung enthalten. Zudem werden die Anbindungen an die geplanten Radschnellwege berücksichtigt. Diese werden in einem gesonderten Gutachten zeitlich parallel ebenfalls vom beauftragten Gutachter bearbeitet, so dass Synergieeffekte garantiert genutzt werden können.

## **Anlagen**

- Anlage 1: Radverkehrsnetz für den Stadtbezirk Ehrenfeld
- Anlage 2: Auszug aus dem Berichtsentwurf zum Radverkehrskonzept Ehrenfeld:  
Netzplanung Radverkehrskonzept Ehrenfeld (Kapitel 5)