

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR KÖLN-EHRENFELD

(ENTWURF)

Im Auftrag der
Stadt Köln

Köln, 7. November 2018

RADVERKEHRSKONZEPT FÜR KÖLN-EHRENFELD

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6

50667 Köln

Tel. 0221 / 789 527-28

Fax 0221 / 789 527-99

Bearbeiter:

Lena Erler

Andrea Fromberg

Peter Gwiasda

Celina Hoffmann

Dominik Tönnies

7. November 2018

Inhaltsverzeichnis

5	Netzplanung.....	5
5.1	Rahmenplan und Zielnetz.....	5
5.2	Zielgruppenorientierte Netzplanung.....	6
5.3	Das Grüne Netz	7
5.4	Das Gelbe Netz.....	11
5.5	Netzdichte	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 5-1:	Eigenschaften des Gelben und Grünen Netzes	7
Abbildung 5-2:	Bsp. Grünweg im Mischverkehr mit Fußgängern	9
Abbildung 5-3:	Grünweg mit Trennung vom Fußgängerverkehr.....	9
Abbildung 5-4:	Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20	10
Abbildung 5-5:	Qualitätssprung zur Fahrradstraße	10
Abbildung 5-6:	Radverkehrshauptnetz im Bezirk 4	12

5 Netzplanung

5.1 Rahmenplan und Zielnetz

In regionalen und gesamtstädtischen Radverkehrskonzepten macht es Sinn, ein hierarchisches Netz zu entwickeln, das auf den Hauptverbindungen (Wunschlinien) zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen des Radverkehrs aufbaut. Bei der enormen Zieldichte und der dichten Besiedelung in den Kölner Stadtbezirken ist die Konstruktion eines Wunschliniennetzes nicht mehr sinnvoll, der Radverkehr benötigt hier ein flächendeckendes Netz, da Quellen und Ziele über den gesamten Bezirk verteilt sind.

räumliche Zwangspunkte

Eine Netzstruktur im Stadtbezirk Ehrenfeld entsteht dadurch, dass der Radverkehr an sogenannten Zwangspunkten, den Durchlässen an Eisen- und Auto(bahn)trassen, gebündelt wird. Gleichzeitig wird der klassische Aufbau der Kölner Stadtstruktur auch im Stadtbezirk Ehrenfeld abgebildet: Militärring, Äußere Kanalstraße, Gürtel und Innere Kanalstraße geben dabei die tangentialen Leitlinien vor, Widersdorfer Straße / Weinsbergstraße, Vogelsanger Straße, Venloer Straße und Subbelrather Straße die radialen.

Diese Zwangspunkte und Leitlinien geben das Grundgerüst von Radverkehrsverbindungen an Hauptstraßen vor, das durch ein dichtes Netz in den Nebenstraßen ergänzt wird. Auf diese Weise wird ein engmaschiges bedarfsgerechtes Netz geknüpft.

Radverkehrsnetz als Rahmenplan

Das Netzkonzept ist die Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung im Stadtbezirk 4: Es bildet die Zielvorstellung der zukünftigen Radverkehrshaupttrouten ab und ist maßgeblich für die Berücksichtigung des Radverkehrs bei zukünftigen Planungen.

Diese Radverkehrshaupttrouten bilden ein zusammenhängendes, durchgehend befahrbares Radverkehrsnetz ab, das den Stadtbezirk mit den benachbarten Stadtteilen und den Nachbarkommunen verbindet und Durchmesserverbindungen anbietet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radverkehrshaupttrouten gebündelt werden und ein besonders sicher und komfortabel befahrbares Netz sichtbar gemacht werden.

Perspektivplanungen mit aufgenommen

Im Netzkonzept sind mehrere Zeithorizonte enthalten: Die meisten Routen im Bestand sind kurz- bis mittelfristig zu realisieren, andere Verbindungen sind (Neu-)Baumaßnahmen, die einen längeren Realisierungszeitraum benötigen. Es sind auch einige perspektivische

Maßnahmen enthalten, die vor allem aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung stammen. Beispiele hierfür sind:

- Netzlückenschluss parallel zur HGK-Trasse
- Netzlückenschluss parallel zur Eisenbahntrasse Köln-Aachen
- neue Fuß- und Radwegeverbindungen im Entwicklungsgebiet Grüner Weg
- neue Fuß- und Radwegeverbindungen im Entwicklungsgebiet Wassermann, vor allem als Schulwegergänzungen
- neue Fuß- und Radwegeverbindungen im Entwicklungsgebiet Butzweiler Hof
- neue Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Stadtteilen Bocklemünd-Mengenich und Widdersdorf auch im Hinblick auf den geplanten neuen S-Bahn-Haltepunkt Bocklemünd
- neue Fuß- und Radwegeverbindungen zur Erschließung des Grünzuges am Westfriedhof
- neue Fuß- und Radwegeverbindung parallel zur A 57 als Netzlückenschluss für eine geplante Radschnellwegeverbindung zwischen der Kölner Innenstadt und dem Stadtbezirk Chorweiler bzw. Dormagen.

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

5.2 Zielgruppenorientierte Netzplanung

Das Radverkehrshauptnetz wird in grüne und gelbe Routen gegliedert, 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.

Grünes Netz

Chancen zur Umverteilung des Verkehrsraumes durch das Verträglichkeitsprinzip:
=> Radverkehr auf der Fahrbahn



Gelbes Netz

Chancen zur Umverteilung auf Hauptverkehrsstraßen:
=> Trennungsprinzip und Flächenumverteilung



Auf zukünftige Entwicklungen flexibel reagieren können!

Abbildung 5-1: 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.

5.3 Das Grüne Netz

Das grüne Netz bildet ein Netz für Fahrradfahrer abseits der großen Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ab. Hier wird der Fahrradverkehr im Mischverkehr mit den anderen Verkehrsarten geführt, eine separierende Radverkehrsinfrastruktur wird in der Regel 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 in den Grünzügen ebenso umfassen wie Geschäftsstraßen mit erheblichem Kfz-Verkehr (z.B. Venloer Straße zwischen Äußerer und Innerer Kanalstraße). In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu betonen, dass die Zuordnung zum Grünen Netz eine Zielstellung beinhaltet und nicht in jedem Fall bereits mit dem Ist-Zustand übereinstimmt.

Vom Grundsatz her überwiegt schon heute auf Abschnitten im Grünen Netz der nicht motorisierte Verkehr im Vergleich zum MIV. Die trifft zum Beispiel auf die Verbindung Marienstraße-Stammstraße und die Verbindung Nußbaumerstraße-Herkulesstraße zu. Auf dem inneren Abschnitt der Venloer Straße im Stadtteil Ehrenfeld 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 einzuordnen. Teilweise werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingesetzt. 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, Grünwege. Der Radverkehr soll hier sicher und komfortabel geführt werden, hat auf den innerstädtischen Stadtstraßen aber auch besonders auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen.

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

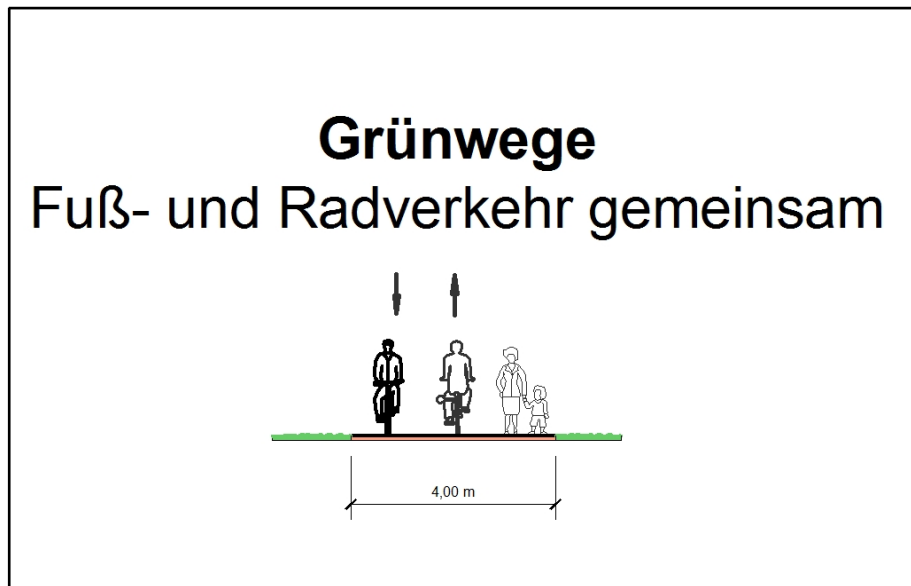


Abbildung 5-2: Bsp. Grünweg im Mischverkehr mit Fußgängern

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

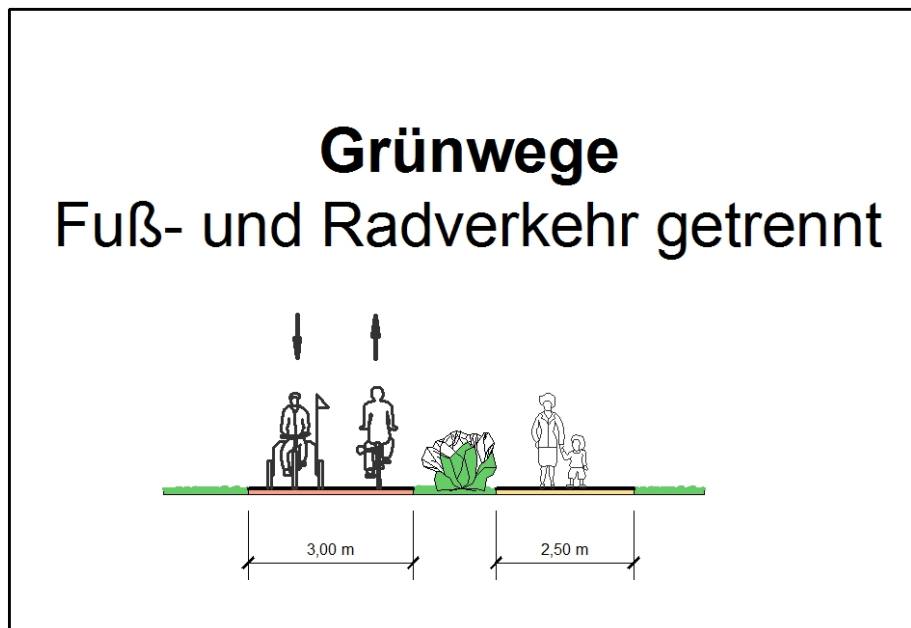


Abbildung 5-3: Grünweg mit Trennung vom Fußgängerverkehr

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.



Abbildung 5-4: Mischverkehr mit Kfz bei Tempo 20

Dagegen können in Straßen mit mäßigem Kfz- und Fußverkehrsanteil und hohem Radverkehrsanteil Fahrradstraßen angeordnet werden, um den Komfort zu verbessern und den Netzzusammenhang im Grünen Netz zu verdeutlichen.

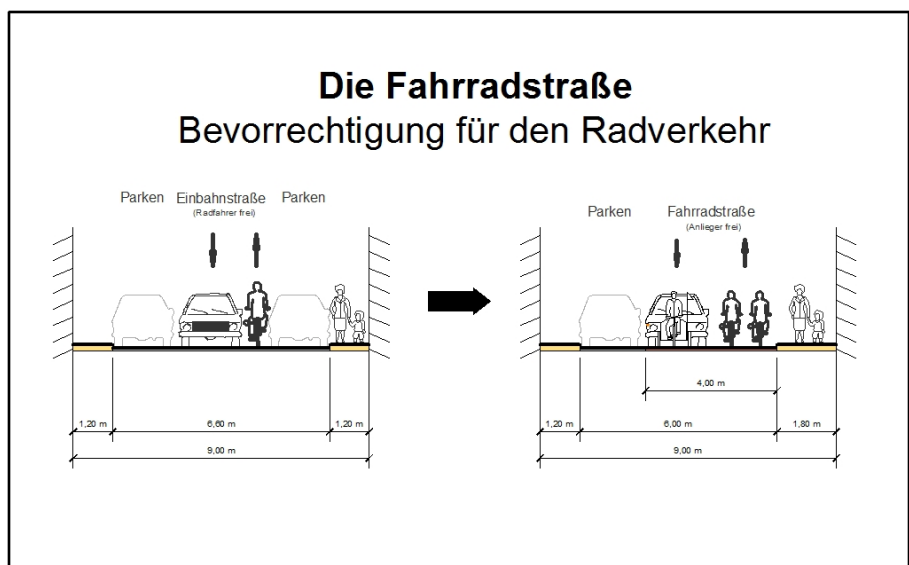


Abbildung 5-5: Qualitätssprung zur Fahrradstraße

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, in einigen beengten Straßenräumen auch Schutzstreifen). Im Stadtbezirk Ehrenfeld sind im Gelben Netz im Bestand 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 angeordnete Geschwindigkeit sind auf dem Gelben Netz 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.
- Möglichkeit der direkten Führung des links abbiegenden Radverkehrs an Knotenpunkten.
- Flexibilität bei der Fahrbahnaufteilung entsprechend den Möglichkeiten, Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umzuverteilen (unter Beachtung der Belange des Kfz-Verkehrs).
- Profilierung des Radverkehrs als Fahrverkehr gleichberechtigt zum motorisierten Verkehr.
- Weitgehende Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr als ein Mittel der Unfallprävention.
- Führung des Radverkehrs im Richtungsverkehr, also weitgehender Verzicht auf Zweirichtungsradwege.

Voraussichtlich werden hier auch zukünftig die Verkehrsanteile des MIV die des Radverkehrs übertreffen. Das Fahren entlang der Hauptverkehrsstraßen richtet sich an diejenigen Radfahrer, die möglichst zügig vorankommen möchten, und hat darüber hinaus ebenfalls den Anspruch, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten.

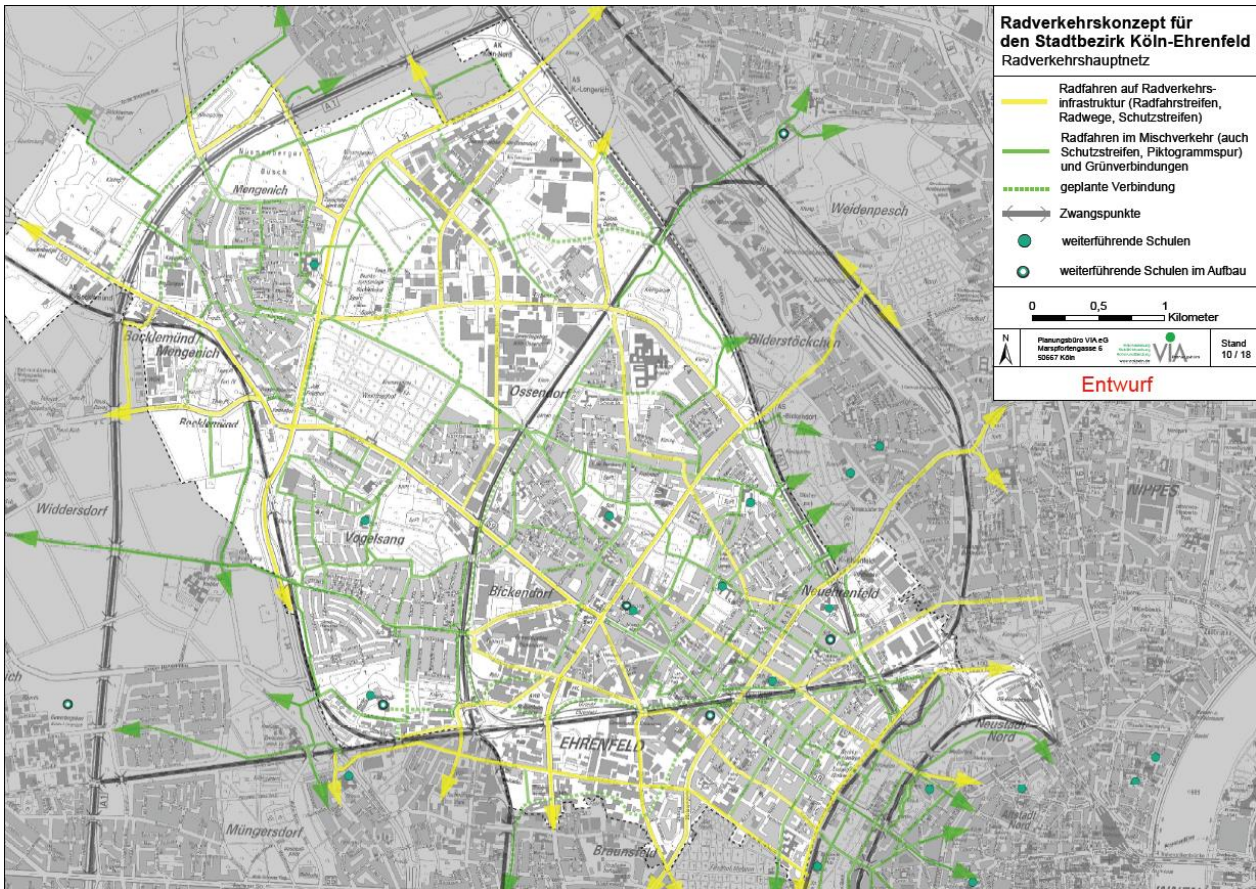


Abbildung 5-6: Radverkehrshauptnetz im Bezirk 4

Im Stadtbezirk Ehrenfeld sind an diesen Hauptverkehrsstraßen nur noch wenige Netzlücken im Radverkehrsnetz (d.h. keine Radverkehrsinfrastruktur bzw. Radfahren verboten) vorhanden. Allerdings entspricht die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in ihrem heutigen Ausbauzustand häufig nicht mehr den aktuellen Regelwerken bzw. den Ansprüchen der Radfahrenden an Komfort und Sicherheit, so dass sich daraus ein erheblicher Handlungsbedarf ergibt.

Beispiele für die Ausprägung im Gelben Netz

Führungsformen im Gelben Netz sind primär fahrbahnseitige Radfahrstreifen. Ausnahmen hiervon liegen auf den tangentialen Hauptlinien, wie Innere Kanalstraße, in Abschnitten auf dem Gürtel, auf der Äußeren Kanalstraße und auf dem Militärring, sowie auf den radialen Hauptlinien, wie auf der äußeren Venloer Straße (ab Äußerer Kanalstraße stadtauswärts), auf Teilen der Subbelrather Straße und auf der Butzweiler Straße sowie weiterer Straßen in Gewerbegebieten, wo aufgrund der hohen Belastung durch Kfz- und Schwerverkehr die separate Führung im Seitenraum beibehalten wird.

5.5 Netzdichte

Grundsätzlich soll der Stadtbezirk flächenhaft mit dem Rad befahrbar sein. Es gibt nur wenige Routen, die auch weiterhin für den Radverkehr nicht freigegeben werden (Stadtautobahn A 57). Im übrigen Netz abseits der Gelben und Grünen Hauptradverkehrsrouten 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 entgegenstehen.

Grundlage Maßnahmenprogramm

Das Gelbe und Grüne Netz bildet ein Raster der Radverkehrshaupt-routen mit Bündelungsfunktion.

Das Gelbe und das Grüne Netz stellt die Haupttrouten des Radverkehrsnetzes im Stadtbezirk Ehrenfeld dar, auf dem zukünftig der Radverkehr gebündelt werden soll. Das Netzkonzept bietet durchgängig befahrbare tangentielle und radiale Achsen an. 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.

Einbindung in das gesamtstädtische und regionale Netz

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