

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Radverkehrsführung auf den Kölner Ringen - Umsetzungsstufe 2020 im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.05.2019
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	09.05.2019
Verkehrsausschuss	18.06.2019

Beschluss:

In Ergänzung der bisherigen Beschlüsse zum Radverkehrskonzept Innenstadt und den Kölner Ringen beauftragt der Verkehrsausschuss die Verwaltung,

1. auf dem **Hansaring** zwischen Von-Werth-Straße und Voigteistraße **in nördlicher Fahrtrichtung** bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.
2. auf dem **Hansaring**, dem **Kaiser-Wilhelm-Ring** und dem **Hohenzollernring** zwischen Erftstraße/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße **in beiden Fahrtrichtungen** bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.
3. auf dem **Hohenzollernring** zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Aachener Straße **in beiden Fahrtrichtungen** als Zwischenlösung die vorhandene Radverkehrsführung über den baulichen Radweg beizubehalten. Die jeweils rechte Fahrspur wird als Seitenstreifen für Parken und Laden ausgebildet.

Als endgültige Lösung soll das Grundprinzip der anderen Abschnitte vorbereitet und umgesetzt werden.

4. auf dem **Habsburgerring** zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße **in südlicher Fahrtrichtung** bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten.
5. auf dem **Hohenstaufenring** zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße **in beiden Fahrtrichtungen** den Anschluss an die Pilotstrecke herzustellen. In nördlicher Fahrtrichtung wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen eingerichtet. In südlicher Fahrtrichtung wird ein komfortabel breiter Schutzstreifen eingerichtet.
6. auf dem **Hansaring** im Kreuzungsbereich Am Kämpchenshof **in südlicher Fahrtrichtung** die zweispurige Führung des geradeausführenden Kfz-Verkehrs beizubehalten. Radfahrende nutzen wie bisher zwischen Am Kämpchenshof und Erftstraße den baulichen Radweg oder die Fahrbahn im Mischverkehr ohne Radfahrstreifen.

7. auf dem **Habsburgerring** zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße für die Abwicklung des Verkehrs **in nördlicher Fahrtrichtung** die zweispurige Führung des geradeausführenden Kfz-Verkehrs beizubehalten. Radfahrende werden im Zwischenzustand im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Als endgültige Lösung soll mit baulichen Maßnahmen ein Radfahrstreifen neben der zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs hergestellt werden.

8. am **Barbarossaplatz in nördlicher Fahrtrichtung** einen Radfahrstreifen neben einer zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Neuordnung des Parkens auf der Nordseite von Schräg- zu Längsparken einzurichten.
9. das Parken auf den Kölner Ringen neu zu konzipieren. Dabei sollen nach den örtlichen Gegebenheiten die Flächen für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung gestellt werden.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung:

Die Beschlussvorlage sieht dem Grundsatz nach vor, dass auf den mehrspurigen Abschnitten der Kölner Ringe die jeweils rechte Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt wird. Der Kfz-Verkehr wird entsprechend in der Geradeausrichtung dem Grundsatz nach zukünftig über eine Fahrspur abgewickelt.

Der Beschluss ergänzt und erweitert damit die Beschlüsse Vorlagen-Nr.: 1171/2016 (Radverkehrskonzept Innenstadt), Antrags-Nr.: AN/1614/2015 (Kölner Ringe, erste Umsetzungsstufe: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht) und Vorlagen- Nr.: 2825/2017 (Kölner Ringe, zweite Umsetzungsstufe).

Räumlich umfasst die nun vorgelegte dritte Stufe den Kernbereich zwischen Hohenstaufenring und Hansaring sowie die nördliche Richtungsfahrbahn am Barbarossaplatz. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrstechnischen Auswirkungen der einspurigen Kfz-Führung in Zusammenarbeit des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung und des Amtes für Verkehrsmanagement geprüft. Die Untersuchung hat ergeben, dass in den meisten Abschnitten verträgliche Bedingungen zu erwarten oder mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen herzustellen sind (Beschlusspunkte 1 – 5). Lediglich in drei Abschnitten sind bei einspuriger Führung unter den heutigen Verkehrsmengen unverträgliche Rückstauprobleme zu erwarten (Beschlusspunkte 6 – 8).

Die Umsetzung der dritten Stufe ist ab dem Jahr 2020 geplant. Noch im Jahr 2019 soll als Vorgriff auf diese Maßnahme auf den Ringen eine „Piktogrammreihe“ aufgetragen werden (Vorlagen-Nr.: 3376/2018).

Im Juni 2016 hat der Verkehrsausschuss mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) beschlossen, die Ergebnisse des Workshops „RingFrei“ zur Attraktivierung der Kölner Ringe in das RVKI miteinzubeziehen.

In einer ersten Umsetzungsstufe wurde ab Ende 2016 mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf den Kölner Ringen begonnen, hierfür wurden an den Kreuzungen zwischen Ritterstraße und Maastrichter Straße die Lichtsignalanlagen erneuert.

Für die zweite Umsetzungsstufe hat der Verkehrsausschuss im Dezember 2017 fünf Beschlusspunkte gefasst, die bereits umgesetzt wurden bzw. deren Umsetzung vorbereitet wird (siehe Abbildung). Hierzu zählen u. a. die neuen Radverkehrsanlagen am Theodor-Heuss-Ring, am Hohenstaufenring (Pilotstrecke) und – im Zuge der Umsetzung des zweiten Bauabschnitts Ulrichgasse – die neuen Radverkehrsanlagen am Sachsenring.

Mit der aktuellen Vorlage wird die dritte Umsetzungsstufe zur radverkehrsfreundlichen Neuordnung der Kölner Ringe zum Beschluss vorgelegt. Im Mittelpunkt der Vorlage steht das Ziel, entlang der Ringe durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen im Jahr 2020 eine nahezu durchgängige Radverkehrsführung im Bereich der Fahrbahn zu erreichen.

Die bisher gesammelten Erfahrungen mit der Pilotstrecke am Hohenstaufenring werden in der Beschlussvorlage berücksichtigt. Diese zeigen, dass eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs eingetreten ist. Der Kfz-Verkehr kann zudem weiterhin verträglich abgewickelt werden, wobei in den letzten Jahren insgesamt auf den Kölner Ringen die Kfz-Verkehrsmengen rückläufig sind. Grundthema an der Pilotstrecke ist noch die Akzeptanz des Radfahrstreifens bei Parallelführung sowie das Freihalten des Radfahrstreifens vom Lieferverkehr. Hieran wird zurzeit gearbeitet. Im II. Quartal 2019 werden die Nachher-Erhebungen zur Pilotstrecke abgeschlossen.

Hinsichtlich der Neuaufteilung der Verkehrsflächen an den Kölner Ringen werden die nachfolgend

genannten Grundprinzipien angewendet:

Grundprinzip Radverkehr:

Als Regellösung wird die rechte Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten wird der Radfahrstreifen in einer Regelbreite von 2,5 m plus seitlicher Sicherheitsräume ausgeführt. Vorhandene, straßenbegleitende bauliche Radwege sollen langfristig komplett entfernt werden. In der aktuellen Umsetzungsstufe werden zunächst an allen Einmündungen, d. h. mindestens die ersten und letzten 10 Meter vor und hinter jeder Einmündung, die Radwege durch Austausch des Oberflächenbelags entfernt und die Flächen durch Beschilderung mit dem Verkehrszeichen Gehweg vollständig dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt.

Grundprinzip Kfz-Verkehr:

Der Kfz-Verkehr soll in der Geradeausrichtung entlang der Kölner Ringe zukünftig dem Grundsatz nach über jeweils eine Fahrspur abgewickelt werden. Die verkehrstechnischen Auswirkungen der einspurigen Führung wurden seitens der Fachämter in einer mehrstufigen Verkehrsuntersuchung geprüft. Für drei Verkehrsknotenpunkte im Kernbereich wurden nach dem HBS-Verfahren (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, technisches Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) verkehrstechnisch kritische Werte ermittelt, die nicht durch kurzfristig umsetzbare bauliche Maßnahmen zu entschärfen sind und für die derzeit entsprechend eine zweispurige Führung des Kfz-Verkehrs vorzusehen ist (siehe Beschlusspunkte 6 bis 8). Von dem Grundprinzip unberührt bleiben Abbiegefahrstreifen, welche in Abhängigkeit von den verkehrstechnischen Erfordernissen und örtlichen Gegebenheiten vorzusehen sind.

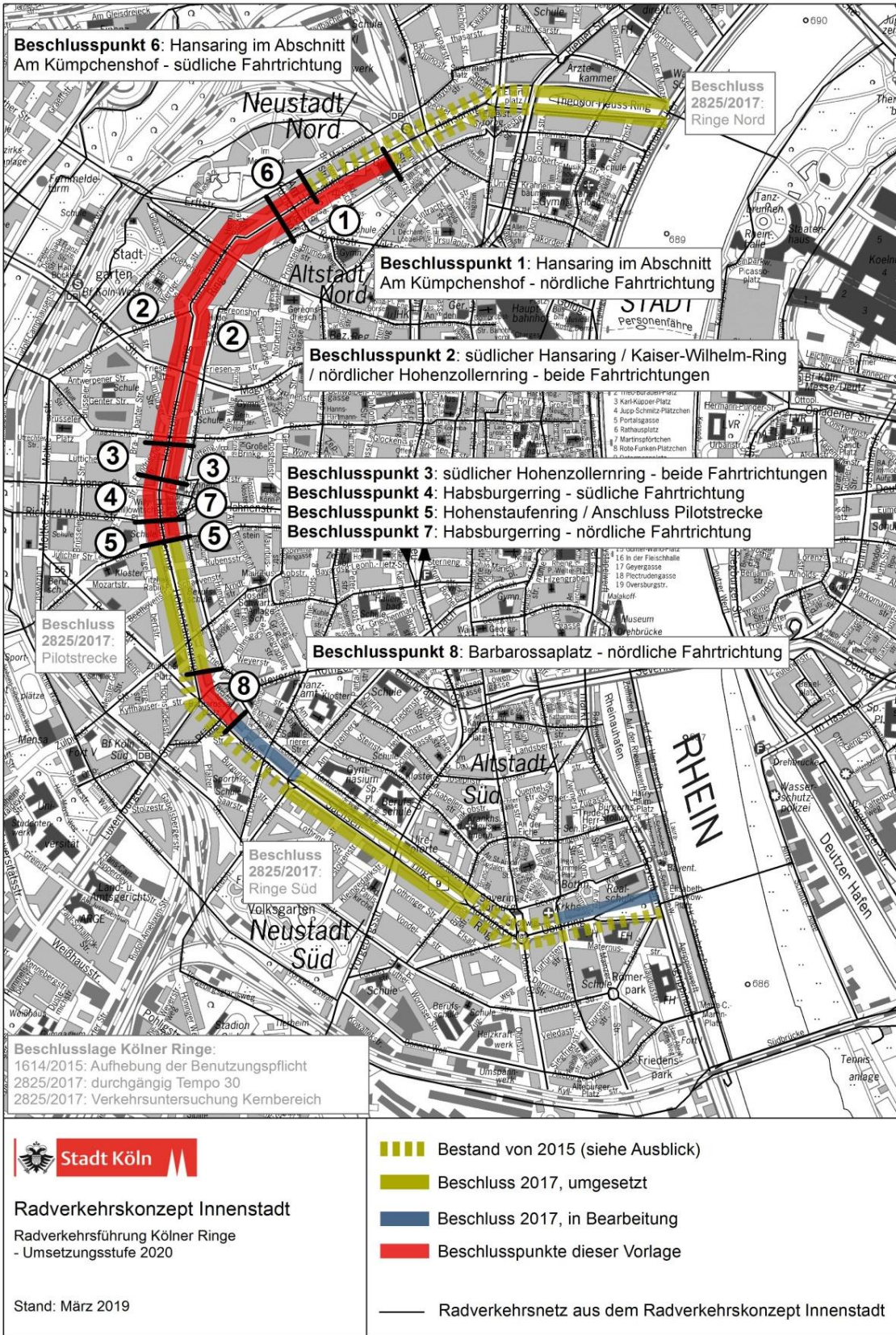
Grundprinzip Ladezonen/Parken:

Das Prinzip, die vorhandenen Kurzzeitparkplätze in Ladezonen (8.00 bis 19.00 Uhr) und Bewohnerparken (19.00 bis 8.00 Uhr) umzuwandeln, hat sich auf der Pilotstrecke grundsätzlich bewährt und soll nach den örtlichen Gegebenheiten auf den übrigen Abschnitten des Kernbereichs eingesetzt werden.

Ausblick:

Nach Realisierung der zweiten und dritten Umsetzungsstufe verbleiben entlang der Kölner Ringe noch Teilabschnitte im Zustand von 2015 (siehe Abbildung). Im Zuge der geplanten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung von Ebertplatz und Barbarossaplatz sollen auch dort die oben genannten Grundprinzipien der Radverkehrsführung berücksichtigt werden. Die südliche Richtungsfahrbahn am Ebertplatz wird zudem in einer vorgezogenen Maßnahme mit den Planungen für die Riehler Straße behandelt. Die nördlichen Abschnitte des Hansarings, auf denen bereits Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn vorhanden sind, werden unter Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklung ab 2020 neu bewertet.

Abbildung: Übersicht über die Beschlusslage in den Abschnitten der Kölner Ringe



Zu Beschlusspunkt 1: Hansaring zwischen Von-Werth-Straße und Voigteiße in nördlicher Fahrtrichtung

Die Verkehrsuntersuchung hat für den maßgeblichen Knotenpunkt Hansaring/Am Kümpchenshof ergeben, dass auf dem Hansaring in Fahrtrichtung Ebertplatz bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erhalten bleibt und verträgliche Rückstaulängen zu erwarten sind. Flankierende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Zu Beschlusspunkt 2: Hansaring, Kaiser-Wilhelm-Ring und Hohenzollernring zwischen Erftstraße/Von-Werth-Straße und Flandrische Straße/Ehrenstraße in beiden Fahrtrichtungen

Die Verkehrsuntersuchung hat für die maßgeblichen Knotenpunkte Kaiser-Wilhelm-Ring/Gladbacher Straße/Christophstraße und Hohenzollernring/Venloer Straße/Magnusstraße ergeben, dass bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen entlang des Rings eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erzielt und unverträgliche Rückstaulängen vermieden werden können.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sind flankierende Maßnahmen vorgesehen:

- Knotenpunkt Kaiser-Wilhelm-Ring/Gladbacher Straße/Christophstraße: Rücknahme des vor wenigen Jahren eingerichteten und schwach frequentierten Kfz-Linksabbiegers von der Christophstraße in den südlichen Kaiser-Wilhelm-Ring (Maßnahme wurde mit der Planung Gladbacher Straße umgesetzt) und Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlage.
- Knotenpunkt Hohenzollernring/Venloer Straße/Magnusstraße: Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens vom südlichen Hohenzollernring in die Magnusstraße und Verlegung der dort vorhandenen Ladezone um ca. 20 Meter nach Süden.

Hinweis: Für den Bereich Friesenplatz bestehen Risiken hinsichtlich der geplanten Zeitschiene, da für diesen Bereich weitere Planungen zu berücksichtigen sind (u .a. Optimierung Radverkehr auf der Hauptachse Venloer Straße/Magnusstraße; Durchführung von zwei komplexen Hochbaumaßnahmen).

Zu Beschlusspunkt 3: Hohenzollernring zwischen Flandrische Straße/Ehrenstraße und dem Kreuzungsbereich Aachener Straße

In der Zwischenlösung wird der Radverkehr auf dem ca. 100 Meter langen Abschnitt zwischen den Knotenpunkten auf dem vorhandenen baulichen Radweg geführt und in südlicher Fahrtrichtung vor der Aachener Straße sowie in nördlicher Fahrtrichtung vor der Ehrenstraße wieder auf den Radfahrstreifen übergeleitet.

In diesem Abschnitt wurde vor ca. 10 Jahren das Gestaltungsschema der Kölner Ringe im Rahmen eines Verkehrsversuchs aufgebrochen und der Parkstreifen zunächst verkehrsrechtlich und später baulich als Radweg hergestellt. Der rechte Fahrstreifen wurde zu einem „Multifunktionsstreifen“ mit Lademöglichkeit außerhalb der Hauptverkehrszeit umfunktioniert. Das auf der Pilotstrecke erfolgreich getestete Grundprinzip mit Radfahrstreifen und angrenzenden Ladezonen kann daher hier nicht unmittelbar eingesetzt werden. Um das Laden zu ermöglichen und den Radfahrstreifen vom Lieferverkehr freizuhalten, müssten im Bereich des heutigen Radwegs wieder Ladezonen baulich angelegt werden.

Hierfür ist ein entsprechender Vorlauf erforderlich (Ermittlung bautechnischer Grundlagen, Gestaltungskonzept), eine Umsetzung in 2020 ist somit nicht möglich. Das Grundprinzip mit Radfahrstreifen soll daher in der nächsten Umsetzungsstufe realisiert werden.

Zu Beschlusspunkt 4: Habsburgerring zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße in südlicher Fahrtrichtung

Die Verkehrsuntersuchung hat für die maßgeblichen Knotenpunkte Hohenzollernring/Aachener Straße/Habsburgerring und Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße/Hohenstaufering ergeben, dass in Fahrtrichtung Zülpicher Platz bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erzielt und unverträgliche Rückstaulängen vermieden werden können.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sind flankierende Maßnahmen vorgesehen:

- Knotenpunkt Hohenzollernring/Aachener Straße/Habsburgerring: Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens vom Hohenzollernring in die Aachener Straße durch Verbreiterung der Fahrbahn auf einer Länge von ca. 30 Metern.
- Beibehaltung und ggf. weitere Optimierung der Koordinierung des Ringverkehrs in südlicher Fahrtrichtung, sodass der Kfz-Verkehr in Richtung Zülpicher Platz trotz der dichten Knotenpunktfolge abfließen kann.

Zu Beschlusspunkt 5: Hohenstaufering zwischen Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße und Lindenstraße/Schaafenstraße in beiden Fahrtrichtungen (Anschluss an die Pilotstrecke)

Die Verkehrsuntersuchung hat für die maßgeblichen Knotenpunkte Hohenstaufering/Lindenstraße/Schaafenstraße und Hohenstaufering/Richard-Wagner-Straße/Habsburgerring ergeben, dass in beiden Richtungen bei Umnutzung einer geradeausführenden Kfz-Fahrspur eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erzielt und unverträgliche Rückstaulängen vermieden werden können.

In nördlicher Fahrtrichtung wird bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur ein Radfahrstreifen eingerichtet. In südlicher Fahrtrichtung wird ein komfortabel breiter Schutzstreifen eingerichtet, wobei die im Rahmen der Pilotstrecke südlich der Schaafenstraße angelegte Fahrstreifenaufteilung nun auf den nördlichen Zufahrtsarm übertragen wird. Für den Kfz-Verkehr wird entsprechend eine separate Rechtsabbiegespur in Richtung Lindenstraße beibehalten. Diese Rechtsabbiegespur gewährleistet den Abfluss des geradeausfahrenden Kfz-Verkehrs in Richtung Zülpicher Platz und somit die Funktionsfähigkeit der Koordinierung. Die Rückstaugefahr in Richtung des ca. 50 Meter vorgelagerten Kreuzungsbereich der Richard-Wagner-Straße wird entsprechend deutlich verringert.

Der Kreuzungsbereich wurde bei der Planung der Pilotstrecke auf diese Lösung hin konzipiert.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sind flankierende Maßnahmen vorgesehen:

- Knotenpunkt Hohenstaufering/Richard-Wagner-Straße/Habsburgerring: Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens vom Hohenstaufering in die Pilgrimstraße bei ersatzlosem Entfall der dort vorhandenen fünf Parkplätze.

Zu Beschlusspunkt 6: Hansaring im Kreuzungsbereich Am Kämpchenshof in südlicher Fahrtrichtung

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sollte das Grundprinzip der einspurigen Führung des Kfz-Verkehrs in der Geradeausrichtung derzeit hier nicht angewendet werden. Unter der aktuellen Verkehrsbelastung würde in der Hauptverkehrszeit die Kapazität auf dem Geradeausfahrstreifen in Richtung Friesenplatz deutlich überschritten. Es ist rechnerisch mit regelmäßigen Rückstauererscheinungen mindestens bis zur Bremer Straße zu rechnen. Aufgrund der gestörten Erreichbarkeit des Abbiegefahrstreifens in Richtung BAB 57 besteht ein erhebliches zusätzliches Rückstaurisiko.

Das oben genannte Grundprinzip der Radverkehrsführung kann unter den aktuellen baulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen daher ebenfalls nicht zur Anwendung kommen. Radfahrende nutzen wie bisher zwischen Am Kümpchenshof und Erttstraße den baulichen Radweg oder die Fahrbahn im Mischverkehr ohne Radfahrstreifen.

Zu Beschlusspunkt 7: Habsburgerring zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße in nördlicher Fahrtrichtung

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sollte das Grundprinzip der einspurigen Führung des Kfz-Verkehrs in der Geradeausrichtung derzeit hier nicht angewendet werden. Bei einspuriger Führung besteht in der Hauptverkehrszeit in nördlicher Fahrtrichtung vor der Lichtsignalanlage Habsburgerring/Aachener Straße ein erhebliches Rückstaurisiko. Der Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden am vorgenannten, benachbarten Knotenpunkt kann hierdurch beeinträchtigt werden. Dies gilt insbesondere für den Verkehrsablauf der Stadtbahn. Eine zweispurige Führung des Kfz-Verkehrs zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße sowie auf einer Verflechtungslänge von mindestens 50 Metern nördlich der Aachener Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit als erforderlich angesehen.

Radfahrende werden im Zwischenzustand im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

In der endgültigen Lösung wird daher ein Radfahrstreifen neben einer zweispurigen Führung des Kfz-Verkehrs vorgesehen. Hierfür ist eine Ausbauplanung zu erstellen. Diese steht im Kontext der anstehenden Erneuerung der Lichtsignalanlagen Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße und Hohenzollernring/Aachener Straße sowie der Wiederherstellung der durch die Baustelle am Habsburgerring zu erneuernden Nebenanlagen.

Zu Beschlusspunkt 8: Barbarossaplatz in nördlicher Fahrtrichtung

Nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung sollte das Grundprinzip der einspurigen Führung des Kfz-Verkehrs in der Geradeausrichtung derzeit hier nicht angewendet werden. Bei einspuriger Führung besteht in nördlicher Fahrtrichtung vor der Lichtsignalanlage Barbarossaplatz/Neue Weyerstraße eine ungenügende Verkehrsqualität sowie ein erhebliches Rückstaurisiko. Dies liegt vor allem an der geringen Freigabezeit, die dieser Fahrtrichtung an dem hochbelasteten Knotenpunkt Barbarossaplatz zur Verfügung steht. Bei einspuriger Führung des Kfz-Verkehrs ist in der Hauptverkehrszeit mit Rückstau bis hinter Am Duffesbach zu rechnen. Zudem ist davon auszugehen, dass der Abfluss in Richtung Neue Weyerstraße gestört wird.

In Kombination mit einer Neuordnung des Parkens (Längsparken statt Schrägparken) kann ein Radfahrstreifen mit Regellaß nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen realisiert werden.

Im Rahmen der Neuplanung für den Barbarossaplatz ist die Radverkehrsführung in diesem Abschnitt neu zu bewerten.

Zu Beschlusspunkt 9: Grundprinzip zum Parken und Laden an den Ringen

Das Grundprinzip, Flächen für das Kurzzeitparken für Ladezonen (tags) und Bewohnerparken (nachts) bzw. für die Einrichtung von Fahrradparkplätzen zur Verfügung zu stellen, hat sich auf der Pilotstrecke grundsätzlich bewährt. Im Rahmen von Schwerpunktaktionen der Verkehrsüberwachung wurde festgestellt, dass die eingerichteten Ladezonen bei dichter Überwachung für die erforderlichen Lade- und Lieferverkehre ausreichen. Ordnungswidrigem Parken auf dem Radfahrstreifen zum Laden und Liefern „in zweiter Reihe“ kann entsprechend entgegen gewirkt werden. Den Kurzzeitparkern stehen ausreichend Stellplätze in den angrenzenden Parkhäusern zur Verfügung.

Das Grundprinzip soll in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten auf die zukünftig geplanten

Abschnitte angewendet werden (v. a. Bereiche mit Geschäftsbesatz).

Dringlichkeitsbegründung:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen soll im Frühjahr 2020 begonnen werden. Um den Zeitplan mit entsprechenden Vorlaufzeiten für Ausschreibung und Vergabe einzuhalten, ist eine Beschlussfassung vor der Sommerpause erforderlich. Es ist daher in der zeitlichen Abfolge notwendig, dass der Verkehrsausschuss in der Maisitzung die Vorlage zur ersten Beratung erhält.

Anlagen:

- Anlage 1: Kölner Ringe – Entwicklung der Verkehrsmengen 2014 – 2018
- Anlage 2: Kölner Ringe – Ergebnisse makroskopisches Verkehrssimulationsmodell der Stadt Köln
- Anlage 3: Kölner Ringe – Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und planerische Konsequenzen
- Anlage 4: Kölner Ringe – Spurigkeit des Kfz-Verkehrs nach der aktuellen Umsetzungsstufe
- Anlage 5: Kölner Ringe – Führungsprinzip des Radverkehrs nach der aktuellen Umsetzungsstufe
- Anlage 6.1: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Barbarossaplatz_Teilplan Süd
- Anlage 6.2: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Barbarossaplatz_Teilplan Nord
- Anlage 6.3: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Rudolfplatz
- Anlage 6.4: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Hohenzollernring_Teilplan Flandrische Straße
- Anlage 6.5: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Hohenzollernring_Teilplan Friesenplatz
- Anlage 6.6: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Kaiser-Wilhelm-Ring_Teilplan Bismarckstraße
- Anlage 6.7: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Kaiser-Wilhelm-Ring_Teilplan Gladbacher Straße
- Anlage 6.8: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Hansaring_Teilplan Am Kämpchenshof
- Anlage 6.9: Planskizze für Verkehrsuntersuchung – Hansaring_Teilplan Vogteistraße