

## **Kölner Ringe – Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zur Einspurigkeit im Kernbereich der Ringe**

Die nachfolgende Dokumentation zeigt die wesentlichen Ergebnisse der im Rahmen der aktuellen Vorlage ausgearbeiteten Verkehrsuntersuchung.

### **Vorgehensweise**

Aufgabe der Verkehrsuntersuchung ist die verkehrstechnische Bewertung (Verkehrsqualität, Rückstaulängen) der Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen für die maßgeblichen Knotenpunkte. Die verkehrstechnische Bewertung wurde nach dem standardisierten rechnerischen Verfahren nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001. Fassung 2009) durchgeführt. Ergänzende Planungen für die Nebenrichtungen der Ringe wurden berücksichtigt (z.B. Gladbacher Straße, Magnusstraße).

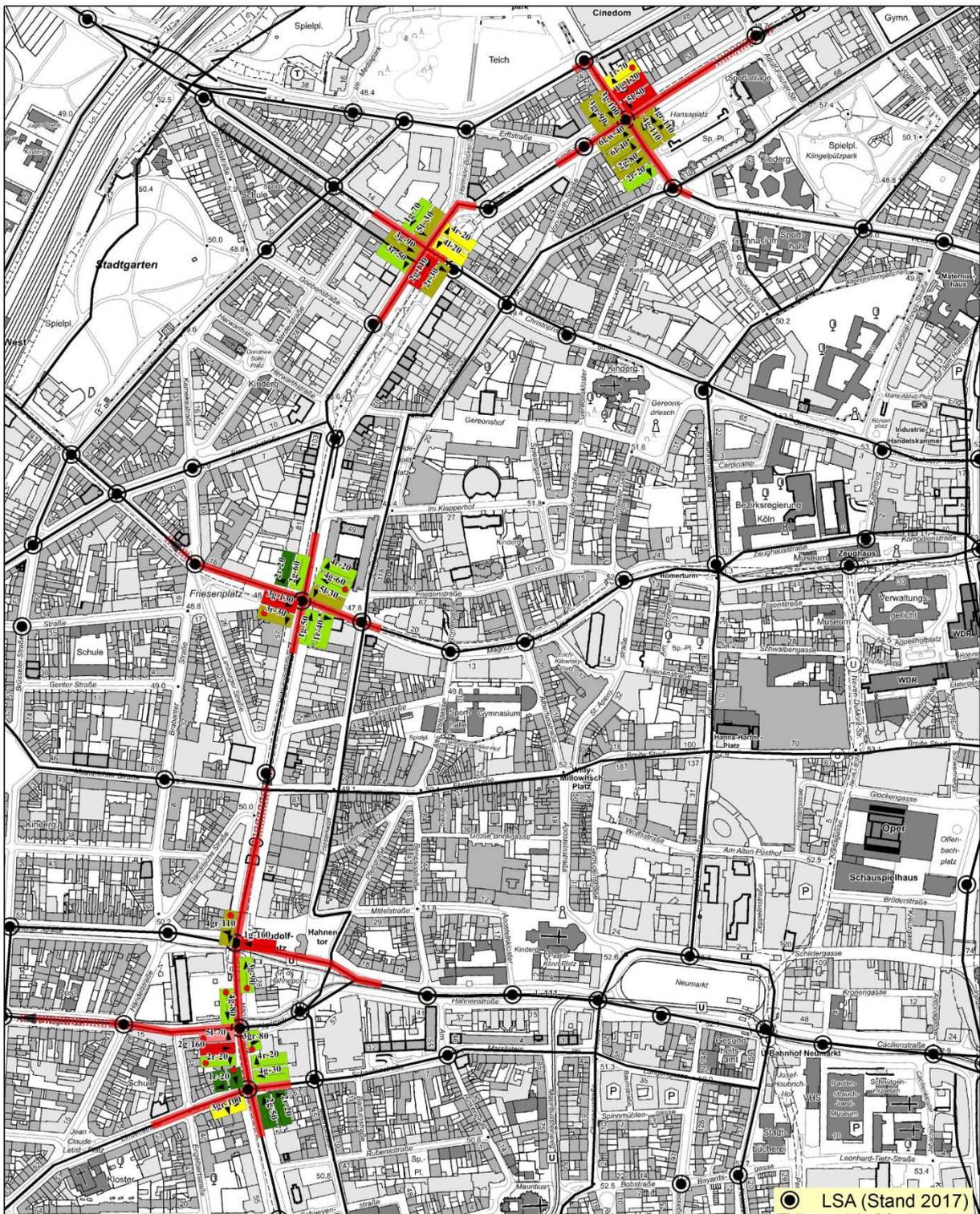
Es wurden die folgenden sechs „kritischen“ Knotenpunkte auf Grundlage aktueller Zählungen aus 2017 hinsichtlich Ihrer Leistungsnachfähigkeit untersucht:

- Hansaring/Am Kümpchenshof,
- Kaiser-Wilhelm-Ring/Gladbacher Straße/Christophstraße,
- Hohenzollernring/Friesenplatz/Magnusstraße,
- Habsburgerring/Aachener Straße/Hahnenstraße,
- Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße,
- Hohenstaufenring/Lindenstraße.

In einer ersten Bewertung wurde auf Grundlage der zugrunde gelegten Verkehrszahlen festgestellt, dass an allen sechs untersuchten Knotenpunkten mindestens eine Fahrtrichtung als nicht leistungsfähig zu bewerten ist. Entweder war die Verkehrsqualität nicht ausreichend (QSV = D) oder die vorhandenen Stauräume sind nicht ausreichend dimensioniert, um den erwarteten Rückstau aufzunehmen. Hierdurch muss mit Überstauungen von Nachbarknoten gerechnet werden.

Die Ergebnisse der ersten Verkehrsuntersuchung wurden in zwei Karten für die jeweiligen Spitzenstunden morgens und nachmittags zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 1: Verkehrsuntersuchung zur Einspurigkeit - Spitzenstunde morgens



 **Stadt Köln**

**Radverkehrskonzept Innenstadt**  
Verkehrsuntersuchung zum Kernbereich Ringe

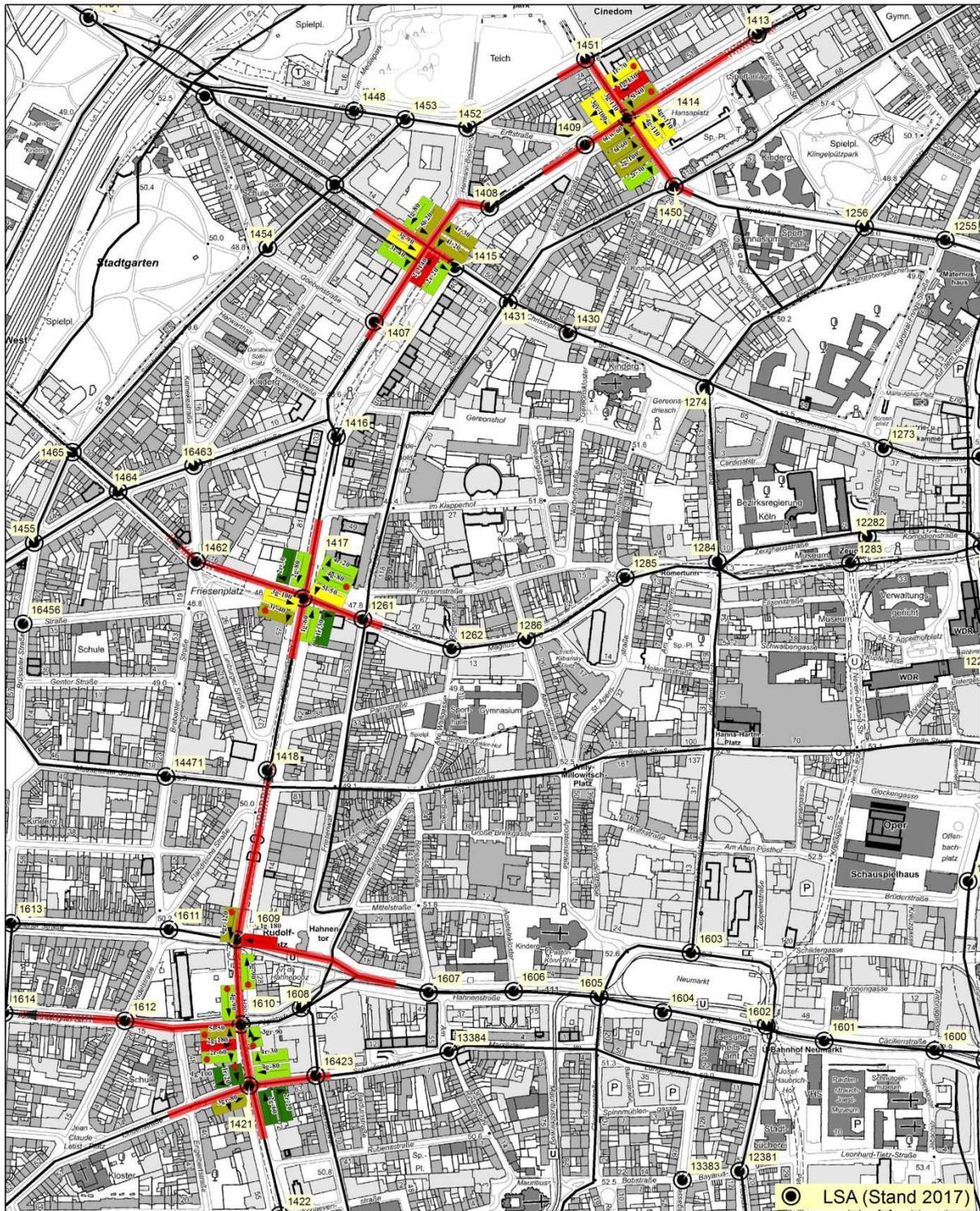
Betrachtungszeitraum:  
Sp-h morgens

Stand: 10.07.2018

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 642/1 vom 28.05.2018  
- zusammenfassende Darstellung -

Qualitätsstufen nach HBS	Rückstaurisiken
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> A</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> B</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> C</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> D</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF69B4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> E</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> F</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">●</span> Fahrstreifen mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität aber kritischen Rückstaulängen - Überstauung vorgelagerter Knotenpunkte oder - Fahrstreifen nicht erreichbar wegen Rückstau auf angrenzenden Fahrstreifen</li> <li><span style="color: red;">—</span> Rückstaulängen auf Geradeausfahrstreifen (ab Haltlinie, Maße aus Luftbild übertragen)</li> <li><span style="color: red;">—</span> zusätzliches Rückstaurisiko wegen überstauter Abbiegefahrstreifen</li> </ul>

Abbildung 2: Verkehrsuntersuchung zur Einspurigkeit - Spitzenstunde nachmittags



<p> <b>Stadt Köln</b></p> <p><b>Radverkehrskonzept Innenstadt</b> Verkehrsuntersuchung zum Kernbereich Ringe</p> <p>Betrachtungszeitraum: Sp-h nachmittags</p> <p>Stand: 10.07.2018</p>	<p>Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung 642/1 vom 28.05.2018 - zusammenfassende Darstellung -</p> <table border="0"> <tr> <td><b>Qualitätsstufen nach HBS</b></td> <td><b>Rückstaurisiken</b></td> </tr> <tr> <td> A</td> <td> Fahrstreifen mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität aber kritischen Rückstaulängen - Überstauung vorgelagerter Knotenpunkte oder - Fahrstreifen nicht erreichbar wegen Rückstau auf angrenzenden Fahrstreifen</td> </tr> <tr> <td> B</td> <td> Rückstaulängen auf Geradeausfahrstreifen (ab Haltlinie, Maße aus Luftbild übertragen)</td> </tr> <tr> <td> C</td> <td> zusätzliches Rückstaurisiko wegen überstauter Abbiegefahrstreifen</td> </tr> <tr> <td> D</td> <td></td> </tr> <tr> <td> E</td> <td></td> </tr> <tr> <td> F</td> <td></td> </tr> </table>	<b>Qualitätsstufen nach HBS</b>	<b>Rückstaurisiken</b>	 A	 Fahrstreifen mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität aber kritischen Rückstaulängen - Überstauung vorgelagerter Knotenpunkte oder - Fahrstreifen nicht erreichbar wegen Rückstau auf angrenzenden Fahrstreifen	 B	 Rückstaulängen auf Geradeausfahrstreifen (ab Haltlinie, Maße aus Luftbild übertragen)	 C	 zusätzliches Rückstaurisiko wegen überstauter Abbiegefahrstreifen	 D		 E		 F	
<b>Qualitätsstufen nach HBS</b>	<b>Rückstaurisiken</b>														
 A	 Fahrstreifen mit mindestens ausreichender Verkehrsqualität aber kritischen Rückstaulängen - Überstauung vorgelagerter Knotenpunkte oder - Fahrstreifen nicht erreichbar wegen Rückstau auf angrenzenden Fahrstreifen														
 B	 Rückstaulängen auf Geradeausfahrstreifen (ab Haltlinie, Maße aus Luftbild übertragen)														
 C	 zusätzliches Rückstaurisiko wegen überstauter Abbiegefahrstreifen														
 D															
 E															
 F															

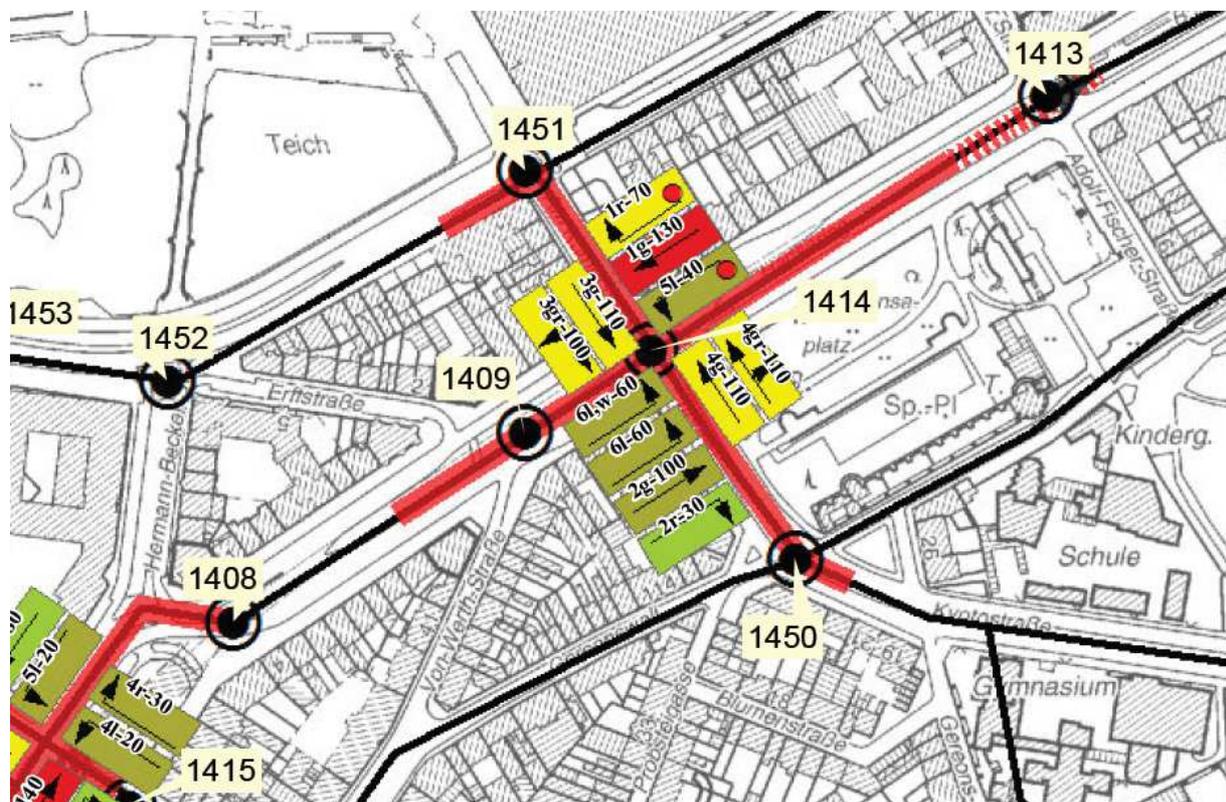
Aus der Verkehrsuntersuchung ergeben sich folgende, mögliche planerische Konsequenzen/Empfehlungen:

- Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen ohne weitere Maßnahmen.
- Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen mit flankierenden Maßnahmen.
- Umwandlung einer Kfz-Fahrspur wird nicht empfohlen, Zweispurigkeit Kfz-Verkehr erforderlich.

Die aus der Verkehrsuntersuchung für die einzelnen Knotenpunkte abgeleiteten Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst:

### Abbildung 3: Hansaring/Am Kümpchenschhof

*hier: Auszug aus Spitzenstunde nachmittags*

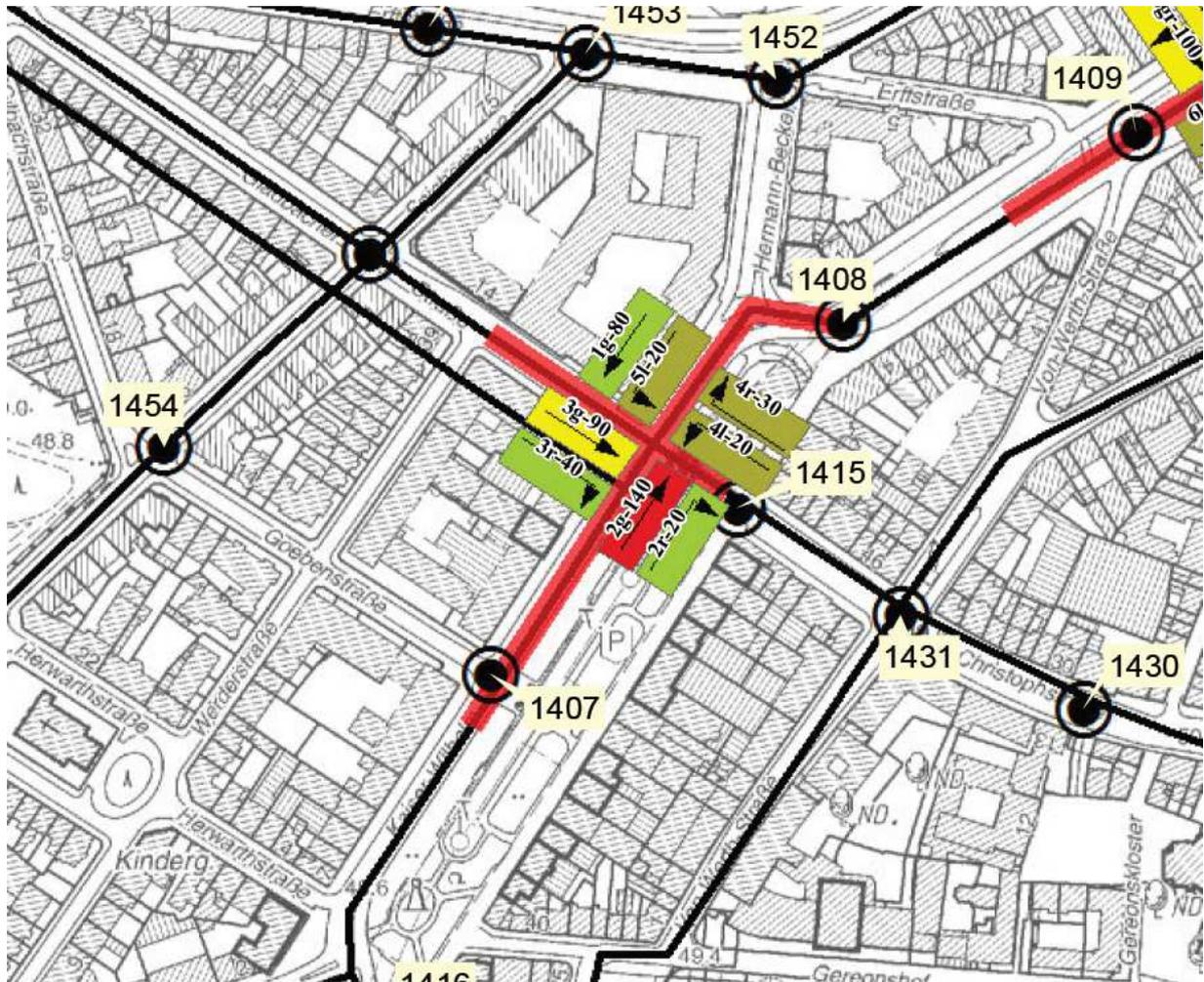


#### planerische Konsequenzen:

- Zweistreifigkeit für Kfz-Verkehr auf der Geradeausrichtung vom Hansaring zum Kaiser-Wilhelm-Ring bei aktueller Verkehrsmenge erforderlich.
- In Gegenrichtung vom Kaiser-Wilhelm-Ring in Richtung Ebertplatz ist Einstreifigkeit für Kfz-Verkehr und somit die Umwandlung einer Fahrspur in einen Radfahrstreifen möglich.
- **Achse Erfststraße/ Kyotostraße:** keine Änderung der Verkehrsführung geplant.

#### Abbildung 4: Kaiser-Wilhelm-Ring/Gladbacher Straße/Christophstraße

hier: Auszug aus Spitzenstunde nachmittags

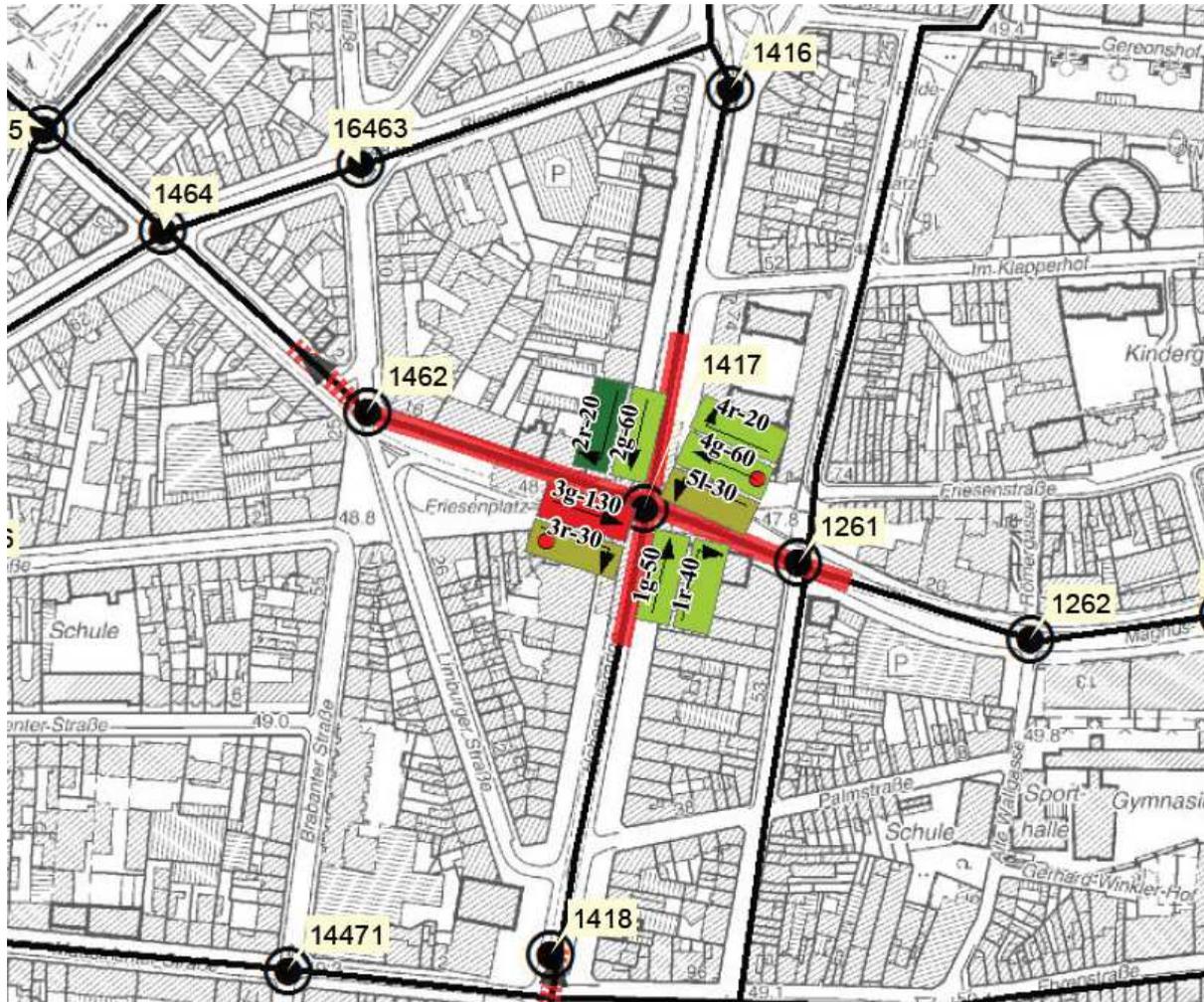


#### planerische Konsequenzen:

- Wegfall des schwach belegten Kfz-Linksabbiegefahrstreifens von der Christophstraße in den Kaiser-Wilhelm-Ring.
- Dadurch zusätzliche Grünzeit für die Ringe und Einstreifigkeit möglich.
- Der Wegfall des Kfz-Linksabbiegefahrstreifens wurde mit der Umwandlung in eine Aufstellfläche zur Einfahrt in die Gladbacher Straße bereits vollzogen.
- **Achse Gladbacher Straße / Christophstraße:** aktuell keine weitere Änderung der Verkehrsführung geplant.

## Abbildung 5: Hohenzollernring/Friesenplatz/Magnusstraße

hier: Auszug aus Spitzenstunde morgens



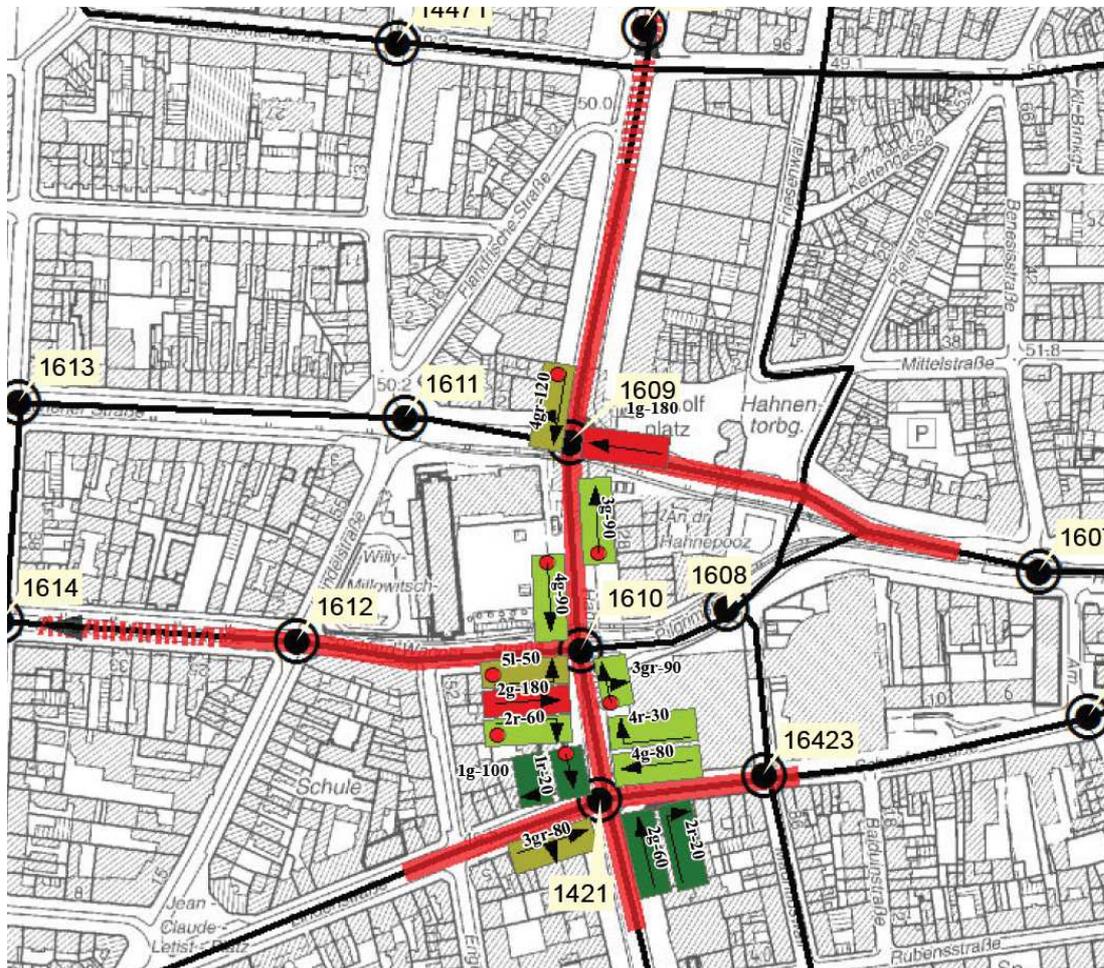
Hier: Auszug aus Spitzenstunde morgens

### planerische Konsequenzen:

- Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens vom Hohenzollernring in die Magnusstraße (Verlegung der vorhandenen Ladezone).
- **Achse Venloer Straße / Magnusstraße:** Einstreifigkeit für Kfz-Verkehr auf Venloer Straße stadteinwärts in Verbindung mit Rückbau des freien Rechtsabbiegers führt zu Rückstau; Rückstau wird in Kauf genommen.

## Abbildung 6: Habsburgerring/Aachener Straße/Hahnenstraße und Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße und Hohenstaufenring/Lindenstraße

hier: Auszug aus Spitzenstunde nachmittags



### planerische Konsequenzen:

- Bauliche Aufweitung für Kfz-Rechtsabbieger von Hohenzollernring in die Aachener Straße;
- optimierte Koordinierung des Verkehrs auf dem Ring in südlicher Fahrtrichtung;
- bei aktueller Verkehrsmenge Zweistreifigkeit für Kfz in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Richard-Wagner-Straße und Aachener Straße erforderlich;
- **Ost-West-Achse:** zurzeit keine Einstreifigkeit für Kfz-Verkehr auf Ost-West-Achse möglich.