

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Zielkonzept Radverkehrskonzept Innenstadt

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	25.08.2015
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.08.2015
Verkehrsausschuss	22.09.2015

Beschluss:

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

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, sofern die Bezirksvertretung Innenstadt uneingeschränkt zustimmt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:**Das Netzkonzept als Zielkonzept**

Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung in der Innenstadt 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, das die Innenstadt mit den benachbarten Stadtteilen verbindet und Durchmesserverbindungen anbietet. Dabei soll der Radverkehr auf den Radverkehrshaupttrouten gebündelt werden und ein besonders sicher und komfortabel befahrbares Netz sichtbar gemacht werden.

Netzdichte

Grundsätzlich soll 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 Haupttrouten 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.

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

Das Radverkehrshauptnetz wird gegliedert in grüne und gelbe Routen, die eine unterschiedliche Charakteristik aufweisen.

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.

Schon heute oder mittelfristig überwiegt der nicht motorisierte Verkehr („Langsamverkehr“) im Vergleich zum MIV auf den weitaus meisten Strecken im grünen Netz. Die Geschwindigkeit ist in der Bandbreite Schrittgeschwindigkeit bis Tempo 30 einzuordnen. Es werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen eingesetzt, wie Minikreisel. 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 ist der Erhalt zu prüfen. Einbahnstraßen sollen auf dem grünen Netz für den Radverkehr in beide Richtungen geöffnet werden.

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 auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Auch einige Fußgängerbereiche sind aus Gründen des Netzzusammenhangs Teil des Radverkehrsnetzes. Hier hat jedoch der Fußverkehr Vorrang und höhere Geschwindigkeiten sind nicht immer möglich.

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). Nur in Ausnahmefällen bleiben baulich angelegte Radwege im Seitenbereich erhalten. Der MIV-Verkehrsanteil und/oder die angeordnete Geschwindigkeit sind in der Regel so hoch, dass der Radverkehr einen besonderen Schutzraum benötigt. In wenigen Ausnahmefällen kann nur auf die Anwesenheit von Radfahrern im Straßenraum mit Markierungen hingewiesen werden.

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

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

Überbezirkliche Verbindungen: N-S-Achsen, O-W-Achsen, Verbindungen in die Nachbarstadtteile

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 Radschnellachsen sind berücksichtigt: Diese werden an einen möglichen Radschnellwegering angebunden, der auch größtenteils in der Radverkehrskonzeption enthalten ist.

Anlage