

# **RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE KÖLNER INNENSTADT**

Im Auftrag der  
Stadt Köln

Köln, 6. April 2016

## 0 Zusammenfassung

In der Radverkehrsplanung führen häufig mehrere Wege zum Ziel. In den letzten Jahrzehnten wurden mit Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegen bzw. Rad/Gehwegen mit und ohne Benutzungspflicht eine Vielzahl von Führungsformen entwickelt. Für den Planer bietet das Repertoire heute eine erfreuliche Vielfalt, denn anders als früher findet sich fast für jede Situation eine Lösungsmöglichkeit. Einsatzkriterien und Regelmaße sind erprobt und in Regelwerken festgeschrieben.

Die Radverkehrsplanung ordnet sich ein in die verschiedensten Regelwerke: Das Handbuch für die Bemessung von Straßen (HBS), die Richtlinie für die Anlage von Straßen (RASt), die Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind die wichtigsten und geben den Ordnungsrahmen vor.

Also: Alles gut? Keineswegs. Die Vielfalt an Führungsformen wird von den Nutzern, den Radfahrern eher abgelehnt, denn wie auch in anderen Lebensbereichen besteht der Wunsch nach Einfachheit. Hinzu kommen unterschiedliche Wahrnehmungen, Erfahrungen und Meinungen innerhalb der Radfahrschaft: Was dem einen als sichere Lösung erscheint, ist für andere nicht akzeptabel.

Die Radverkehrsplanung für die Kölner Innenstadt wirft weitere Fragen auf. In den deutschen Großstädten boomt der Radverkehr in den letzten zwei Jahrzehnten, so dass hier auch Kapazitätsprobleme eine Rolle spielen. Auch die Einstellungen zur Radverkehrsförderung haben sich erheblich verändert; in Köln ist das politische Klima so günstig wie nie zuvor. Man kann also in der Kölner Innenstadt nicht mit dem Standardinstrumentarium planen, sondern muss eine Positionsbestimmung voranschicken.

### Fragen über Fragen

Das wirft viele Fragen auf. Auf diese Fragen hat das Planungsteam Antworten gefunden, die die Vorgehensweise beeinflusst haben.

### Frage 1: Wie gehen wir mit einer veränderten Verkehrsmittelwahl um?

Seit den Mobilitätsstudien aus den 80er Jahren hat sich der Autoverkehr in der Kölner Innenstadt reduziert. Dies belegen Verkehrszählungen aus den letzten 20 Jahren.

### Antwort 1: Wir verteilen den Verkehrsraum um!

Zurückgehende Kfz-Verkehrsmengen schaffen in vielen Fällen die Möglichkeit, Verkehrsflächen neu aufzuteilen. Auf den Hauptverkehrsstraßen in der Kölner Innenstadt, z.B. auf der Ulrichgasse, sind ganze Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr nicht mehr erforderlich. Auf

**Frage 2: Wie wird man den verschiedenen Erwartungen gerecht?**

den Straßen im Nebennetz dominiert vielerorts bereits heute der Radverkehr. Hier bieten sich Fahrradstraßen an oder andere Straßengestaltungen, die dem Rad- und Fußverkehr genug Raum lassen.

Defensive und Genussradler möchten gerne abseits der Hauptverkehrsstraßen unterwegs sein. Dies kann seine Ursachen im höheren Sicherheits- und Schutzbedürfnis haben, oder aber einem anderen Lebensgefühl geschuldet sein. Offensive Radler scheuen auch das Fahren auf der Fahrbahn auf Hauptverkehrsstraßen nicht. Für sie ist das schnelle Vorankommen wichtig, denn Rad gefahren wird selbstbewusst.

**Antwort 2: Man plant zwei Netze!**

Will man beiden Bedürfnissen entgegen kommen, so muss das Netz in zwei Richtungen entwickelt werden: Die Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt, die größtenteils bislang keine Radverkehrsanlagen aufweisen, müssen fahrradtauglich durch Umverteilung von Verkehrsflächen gemacht werden. Das Netz abseits der Hauptverkehrsstraßen wird nach dem Verträglichkeitsprinzip gestaltet: Dort wo Autos unterwegs sind, fahren diese langsam. Teilweise können auch Fahrradstraßen eingerichtet werden.

**Frage 3: Was ist wenn jeder mitreden will?**

In der Kölner Innenstadt wird Radverkehr nicht zum ersten Mal geplant. Für das neue, hier vorgelegte Radverkehrskonzept war der erste Bürgerhaushalt ein entscheidender Anlass. Viele Aktive innerhalb und außerhalb der Verbände haben Erfahrungen mit dem Radfahren in der Innenstadt gesammelt und sich über Verbesserungsmöglichkeiten Gedanken gemacht.

**Antwort 3: Die Wünsche werden weitgehend aufgenommen!**

Eine wesentliche Aufgabe war es daher, diese Anregungen aufzunehmen und soweit sinnvoll, in die Konzeption mit einzuarbeiten. Die geschah in einem mehrstufigen Verfahren der Bürger- und Akteursbeteiligung. Es wurden drei Bürgerversammlungen und zwei zusätzliche Facharbeitskreise durchgeführt. Insbesondere zwischen der ersten und der zweiten Bürgerversammlung wurden Anregungen gesammelt. Hier gingen über 900 Anregungen ein. Die Nennung dieser konkreten Vorschläge spielte eine große Rolle bei der Auswahl der frühzeitig umzusetzenden Maßnahmen.

**Frage 4: Wie kann ein sichtbarer Qualitätssprung erreicht werden?**

Auch in der Vergangenheit wurden in Köln Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes durchgeführt. Überall wo Erneuerungsbedarf war, wurde der Radverkehr mitgedacht. Diese Vorgehensweise ermöglichte einen optimalen Mitteleinsatz und wurde in der Fachwelt positiv bewertet.

In der Diskussion in der Stadt zeigte sich unterdessen, dass diese Vorgehensweise von den Bürgern als unzureichend angesichts der sichtbar steigenden Radverkehrszahlen wahr genommen wurde. Von der Mehrheit der Stadtöffentlichkeit wird ein sichtbarer Qualitätssprung gefordert.

**Antwort 4: Konzentration auf wichtige Projekte mit Signalwirkung!**

Es musste also eine Konzentration auf wichtige Projekte erfolgen. Diese wurden als fünf Schwerpunkte definiert und plakativ als „Big 5“ bezeichnet. Innerhalb dieser „Big 5“ wurden nochmals Maßnahmen ausgesucht, die kurzfristig als „vorgezogene Maßnahmen“ realisiert werden können. Alle diese Maßnahmen stellen einen Netzzusammenhang her oder schließen bekannte Netzlücken. Auf diese Weise soll die beabsichtigte Signalwirkung erreicht werden.

**Frage 5: Wie kann die positive Grundstimmung für den Radverkehr genutzt werden?**

Verbesserungen für den Radverkehr werden mehrheitlich von der Politik und der Bevölkerung eingefordert. Die Erwartungen sind hoch und es ist nicht immer leicht, diese zu erfüllen. Die Umgestaltung von Straßenräumen und Knotenpunkten hat oft einen langen planerischen Vorlauf. So besteht die Gefahr, dass ein Konzept beschlossen wird und dann zunächst einmal wenig passiert. Daher kommt es darauf an, Maßnahmen mit kurzfristiger Umsetzung vorzuziehen.

**Antwort 5: Auch vorgezogene Maßnahmen realisieren!**

Aus diesem Grund sind ausdrücklich „vorgezogene Maßnahmen“ Teil des Konzeptes, die nicht wie die bislang üblichen „Sowieso-Maßnahmen“, im Zusammenhang mit Sanierungs- oder Umgestaltungsmaßnahmen realisiert werden. Die vorgezogenen Maßnahmen sind Markierungen mit kleinen baulichen Anpassungen, die relativ schnell und auch im Vorgriff auf eine spätere grundlegendere Umgestaltung umgesetzt werden können.

**Das Radverkehrsnetz als Rahmenplan**

Das Netzkonzept ist die Grundlage der zukünftigen Radverkehrsplanung im Stadtbezirk 1: 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.

Das Radverkehrsnetz für die Kölner Innenstadt ist bereits im Vorgriff vom Verkehrsausschuss im Dezember 2015 beschlossen worden.

**„Big 5“ – Schwerpunkt-  
maßnahmen im Hauptnetz**

Die Maßnahmenplanung für das Radverkehrskonzept der Kölner Innenstadt konzentriert sich auf Schwerpunkte. Es wurden Maßnahmen ausgewählt, die möglichst ohne Bindung an übergeordnete Maßnahmen umgesetzt werden können. Maßnahmen, wie die Ost-West-Achse, der Barbarossaplatz oder der Ebertplatz sind nicht Teil dieses Maßnahmenprogrammes, trotzdem wird hier der Radverkehr auf der Grundlage des Rahmenplanes Radverkehrsnetz mit geplant.

Ziel der Maßnahmenplanung war stets ein achsenbezogenes Denken und eine zeitnahe Realisierung. Nur so können wichtige Netzzusammenhänge hergestellt werden und in den angestrebten Realisierungszeiträumen effektive Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden.

Die „Big 5“ genannten Maßnahmenachsen sind folgende:

- Nord-Süd-Fahrt (Ebertplatz bis Volksgarten)
- Südliche Ost-West-Achse (Barbarossaplatz bis Stadthaus)
- Rheinufer (zwischen Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke)
- Zülpicher Straße
- Gladbacher Straße.

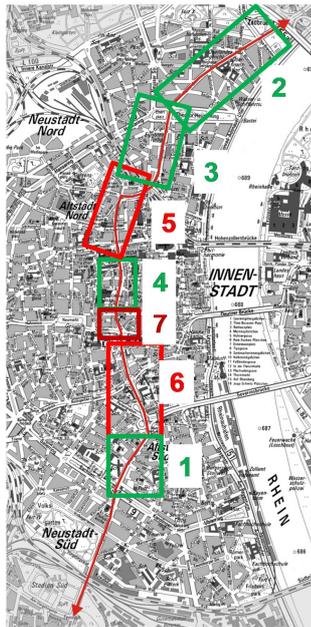
Zusätzlich zu den „Big 5“ sind noch zwei weitere Schwerpunkte in das Maßnahmenprogramm mit aufgenommen worden:

- Rheinbrücken
- Fahrradstraßenkonzept
- Aufhebung der Benutzungspflicht

Die entwickelten Maßnahmen wurden innerhalb der Beteiligungsverfahren mit der Bürgerschaft diskutiert. Fachöffentlichkeit und Bürger nutzten diese Gelegenheit, um zahlreiche konstruktive Anregungen in die Planung einfließen zu lassen.

**Nord-Süd-Fahrt**

Die Nord-Süd-Fahrt ist Bestandteil des gelben Netzes. Es handelt sich um eine völlig neue Verbindung für den Radverkehr. Die Umsetzung erfolgt in mehreren Stufen. Dabei ist der Erste Abschnitt die Ulrichgasse bereits beschlossen. Für weitere Teilstücke werden bereits Planungen erstellt. Die Umsetzung bewegt sich auf das am schwierigsten zu realisierende Teilstück an der Kreuzung mit der Ost-West-Fahrt (Cäcilienstraße) zu.



Nord-Süd-Fahrt:

Stufenweise Umsetzung

Laufende Maßnahmen:

1. Ulrepforte: geplant, beschlossen
2. Riehler Straße: in Planung
3. Turiner Straße: in Planung
4. Am Opernhaus: geplant

Vorgezogene Maßnahmen

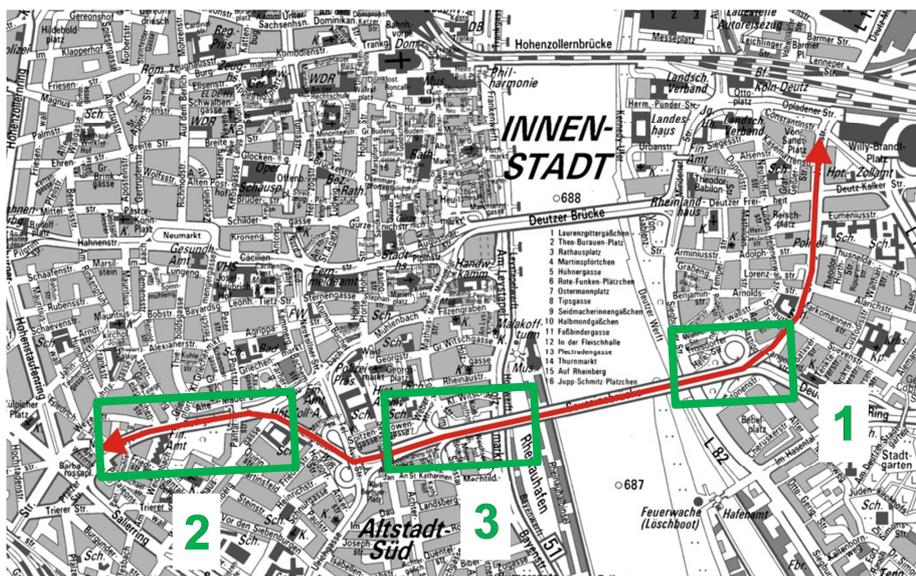
5. Tunisstraße
6. Tel-Aviv-Straße

Mittelfristig zu realisieren

7. Schildergasse / Cäcilienstraße

**Südliche Ost-West-Achse**

Die südliche Ost-West-Achse ist auf wichtigen und sinnvollen Teilabschnitten relativ kurzfristig zu realisieren.



Vorgezogene Maßnahmen:

1. Direkte Führung vom Gotenring auf die Brücke
2. Radfahrstreifen von Barbarossaplatz bis Perlengraben/ Blaubach
3. Schaffung von direkten Verbindungen von der Severinsbrücke zur Severinstraße

**Rheinufer und Rheinufertunnel**

Am Rheinufer findet längerfristig nur eine Lösung im Rheinufertunnel Zustimmung, was eine Kopplung an die in einigen Jahren anstehende Tunnelsanierung bedeutet. Kurzfristig soll die Führung auf der Promenade optimiert werden, indem störende Elemente entfernt und Veranstaltungen vermieden werden.

**Zülpicher Straße**

Mit der Zülpicher und der Gladbacher Straße werden Maßnahmen für zwei Strecken vorgeschlagen, die bereits seit Jahren in der öffentlichen Diskussion stehen. Für die Zülpicher Straße wird die Herausnahme des Parkens empfohlen. Der Radverkehr könnte dann verträglich mit dem Stadtbahnverkehr abgewickelt werden

**Gladbacher Straße / Christophstraße/ Gereonstraße**

Auf der Gladbacher Straße ist die Öffnung der Einbahnstraße als vorgezogene Maßnahme mit einfachen Mitteln vorgesehen. Im weiteren Verlauf kann die Christophstraße/ Gereonstraße von zwei auf einen MIV-Fahstreifen um markiert werden. Auf diese Weise wird aus einer Netzlücke eine komfortable Verbindung zwischen Neu-Ehrenfeld und dem Hauptbahnhof.

**Fahrradstraßenkonzept**

Die Fahrradstraße ist seit der StVO-Novelle aus dem Jahr 1997 ein Bestandteil in der Radverkehrsplanung. Mit der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll dieses Instrument nicht nur erstmals in der Kölner Innenstadt angewandt werden, sondern ein zusammenhängendes Netz an Fahrradstraßen entstehen. Auf Fahrradstraßen dürfen Radfahrer fahren, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und anderer Fahrzeugverkehr kann je nach Bedarf durch Zusatzschilder freigegeben werden.

Viele Maßnahmen an Fahrradstraßen können dabei kurzfristig umgesetzt werden, so dass bereits innerhalb der nächsten zwei Jahre ein Großteil des Fahrradstraßennetzes in Betrieb sein könnte. Die Nord-Süd-Achse zwischen Bildungspark Nord und Eifelplatz wurde im Rahmen des Konzepts bereits detailliert geplant und mit der Fachöffentlichkeit und den Bürgern diskutiert.

**Rheinbrücken**

Die Maßnahmen an den Rheinbrücken sind teilweise baulich aufwändig und abhängig von städtebaulichen Gegebenheiten (Rampe an der Hohenzollernbrücke) bzw. Brückensanierungen.

**Aufhebung der Benutzungspflicht**

Die Aufhebung der Benutzungspflicht erfolgt kurzfristig. Wie das Beispiel der Ringe zeigt, sind aber auch Anpassungen an den Signalanlagen erforderlich. Diese bieten aber den Vorteil, dass der Radverkehr an den Knotenpunkten bereits vollwertig berücksichtigt werden kann.

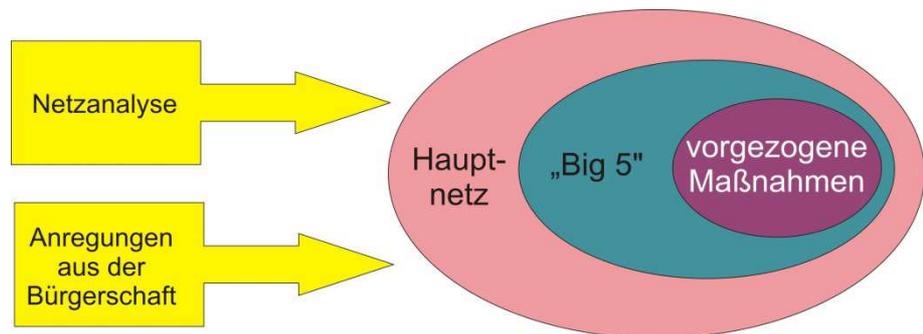
**Qualitätssprung möglich**

Die Stadt Köln hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds bis ins Jahr 2025 auf rund zwei Drittel zu erhöhen. Allein der Radverkehr soll innerhalb dieses Zeitraums auf 25 % steigen. Wenn diese Modal-Split-Steigerungen erreicht werden sollen, muss die Umsetzung des Maßnahmenplans des Radverkehrskonzepts innerhalb der nächsten 10 Jahre erfolgen.

**Prioritäten und Umsetzungszeiträume**

Das Radverkehrskonzept konzentriert sich auf die Maßnahmenplanung im Hauptnetz der Innenstadt. Die „Big 5“, die fünf ausgewählten Schwerpunktachsen in der Maßnahmenplanung, erhalten innerhalb der Hauptnetz-Maßnahmen eine erhöhte Priorität, da mit der Umsetzung dieser Achsen ein wesentlicher Teil zur Ertüchtigung des Hauptnetzes beigetragen werden kann.

Ein Teil der Hauptnetz- und „Big 5“-Maßnahmen wird als „Vorgezogene Maßnahme“ bewertet, der höchsten Prioritätsstufe. Diese Bewertung ergab sich aus der Einschätzung der Gutachter als auch in Zusammenarbeit mit Fachöffentlichkeit und Bürgerschaft.



**166 Einzelmaßnahmen im Hauptnetz**

Alle 166 Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzepts erarbeitet wurden, finden sich in einem Maßnahmenkataster wieder. Dieses dient als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung in der Umsetzungsphase. Davon entfällt die Hälfte auf die Umsetzung des Fahrradstraßennetzes (83 Maßnahmen), weitere 42 Maßnahmen liegen auf den Achsen der „Big 5“.

23 Maßnahmen mit unterschiedlich hohem Handlungsaufwand werden notwendig sein, um die Führung auf den Rheinbrücken zu verbessern.

Die übrigen 18 Maßnahmen dienen der Aufhebung der Benutzungspflicht oder zeigen Abschnitte auf, in denen durch kurzfristige Markierungsmaßnahmen die Radverkehrsführung verbessert werden kann.

## Realisierungszeiträume

Da die 166 Einzelmaßnahmen einen unterschiedlichen Handlungsbedarf aufweisen, werden einige Maßnahmen diesen Zeitraum tatsächlich benötigen, viele andere können jedoch schon in kürzeren Zeiträumen realisiert werden. Folgende Einteilung der Realisierungszeiträume wurde zur Einordnung der Einzelmaßnahmen getroffen:

Mehr als die Hälfte aller Maßnahmen kann im kurzfristigen Zeitraum umgesetzt werden kann.

17 Maßnahmen können aufgrund ihres Handlungsbedarfs oder ihrer Abhängigkeit von anderen Maßnahmen nur langfristig realisiert werden. Dazu gehört unter anderem die Öffnung des Rheinufertunnels, die an die Tunnelsanierung gebunden ist, oder verschiedene Maßnahmen an Brücken, die mit den anstehenden Brückensanierungen durchgeführt werden müssen.

Das Handlungskonzept zeigt, dass die konsequente Verbesserung der Radverkehrsführung bereits innerhalb der kommenden sechs Jahre in der Kölner Innenstadt sichtbar sein wird. Nicht nur der Maßnahmenplan des Radverkehrskonzepts, sondern auch die „Sowieso“-Maßnahmen der Stadtverwaltung werden zu dieser Entwicklung beitragen.

Dieser ehrgeizige Umsetzungsplan besitzt das Ziel, dass in den nächsten zehn Jahren deutlich mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, ist aber ausdrücklich auch gebunden an die Verfügbarkeit personeller und finanzieller Ressourcen. Die politische Entscheidung, die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt mit ausreichenden personellen und finanziellen Kapazitäten zu ermöglichen, ist hierfür die Voraussetzung.