



Dezernat, Dienststelle  
III/68/682/4  
682/4

## Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	24.01.2023
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	26.01.2023

### **Radverkehrskonzept Innenstadt - Kölner Ringe Prüfergebnis - Einsatz baulicher Trennelemente am Hohenzollernring**

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.02.2022 hat RM Lutz folgende Anregungen zur Mitteilung [4416/2021](#) - Radverkehrskonzept Innenstadt - Kölner Ringe - Lückenschluss Radfahrstreifen Habsburgerring/Hohenzollernring gegeben:

*„RM Lutz bedankt sich seitens der SPD-Fraktion nachdrücklich für diese Mitteilung.*

*Dieser Lückenschluss in Kombination mit den bereits beschlossenen Maßnahmen zeige, wie viel durchgehender Weg für den Radverkehr auf den Ringen fertiggestellt werden könne. Erfreulich sei zu sehen, dass auf der Westseite zwischen Ehrenstraße und Aachener Straße ein breiter Abstand zwischen den Spuren für den MIV und den Radverkehr gewählt wurde. Sinnvoll sei jedoch eine leichte bauliche Trennung oder eine Protected Bike Lane, um parkende oder haltende Autos abzuhalten. Ggf. könne sie auch bis in den großen Kreuzungsbereich hineingezogen werden – wenn die schmale lange Mittelinsel zurückgebaut werde. So könne auch verhindert werden, dass in den späten Abendstunden Autos mit Tempo 50 oder 70 auf die Aachener Straße überziehen und zudem sei der geradeaus fahrende Radverkehr deutlich sicherer unterwegs. In diesem Zusammenhang erinnert er an die noch ausstehenden Prüfergebnisse der Protected Bike Lane auf der Ostseite.“*

#### Stellungnahme der Verwaltung

Die von RM Lutz skizzierte Änderung der Planung behandelt zwei Aspekte:

1. Einerseits schlägt RM Lutz für den Abschnitt eine bauliche Trennung auf der Westseite des Hohenzollernrings vor und bittet in dem Zusammenhang um Mitteilung der Prüfergebnisse für die Ostseite.
2. Darüber hinaus schlägt RM Lutz vor, dass durch Rückbau der Mittelinsel auf dem Hohenzollernring nördlich der Aachener Straße ausreichend Platz im Fahrbahnquerschnitt geschaffen werden kann, um diese bauliche Trennung bis in den Kreuzungsbereich fortzuführen.

#### **Zu 1:**

Die Verwaltung testet derzeit verschiedene Elemente zur baulichen Trennung zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrspur. Der Einbau von baulichen Trennelementen ist dabei stets eine Einzelfallentscheidung unter Abwägung der unterschiedlichen Funktionen und Belange inner-

halb des jeweiligen Straßenraums.

Für den Hohenzollernring zwischen Hahnenstraße und Ehrenstraße wurden mehrere Konzepte mit baulichen Trennelementen entwickelt und unter Beteiligung der betroffenen Dienststellen und der Polizei geprüft. Im Ergebnis sind für den Hohenzollernring nicht auflösbare Zielkonflikte festzustellen:

- Für die **Feuerwehr** besteht am Hohenzollernring aufgrund der breiten Nebenanlagen das Erfordernis, dass Einsatzfahrzeuge mit einer Krafftahrdrehleiter so nah wie möglich parallel zu den aufgehenden Gebäudefronten in Stellung gehen können. Bauliche Trennelemente müssen daher leicht überfahrbar sein (die maximal zulässige Höhe des trennenden Elements beträgt 8 cm), so dass diese ebenfalls kein Hindernis für Lieferfahrzeuge darstellen. Gleichzeitig dürfen aus eben diesem Grund keine Poller zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Fahrsspur montiert werden. Es handelt sich hierbei um das Ergebnis einer Einzelprüfung der Feuerwehr für den Abschnitt des Hohenzollernrings zwischen Rudolfplatz und Ehrenstraße.
- Seitens der **Polizei** wird im Abschnitt Hohenzollernring jede Form der baulichen Einschränkung des vorhandenen Verkehrsraums abgelehnt, da das Bilden einer Rettungsgasse und die Vorbeileitung des Verkehrs im Einsatzfall behindert werden. Es handelt sich hierbei um eine Einzelfallprüfung der Polizei für den Abschnitt des Hohenzollernrings zwischen Rudolfplatz und Ehrenstraße.
- Die Verwaltung stellt die Flächen am Hohenzollernring regelmäßig für Veranstaltungen zur Verfügung (z. B. polisMobility, Karneval). Hieraus ergeben sich weitere Anforderungen, wie die Vermeidung von Stolperfallen oder die Befahrbarkeit für den Rosenmontagszug im Bereich der baulichen Inseln.

Für den Hohenzollernring bestehen somit in der Gesamtabwägung erhebliche Risiken und Hemmnisse für den Einsatz von baulichen Trennelementen. Die Entwicklung in diesem Bereich wurde und wird kontinuierlich durch Videobeobachtungen evaluiert, dabei wurde jeweils eine Videobeobachtung eines werktäglichen 7-Stunden-Zeitintervalls (6-14 Uhr) in den Jahren 2020, 2021 und 2022 ausgewertet.

Folgende Kernaussagen können aus den Beobachtungen abgeleitet werden:

- **Positiv:** Das „vollflächige Halten“ von Kfz auf dem Radfahrstreifen ist seit der ersten Beobachtung 2020 kontinuierlich zurückgegangen. Dieses vollflächige Halten auf dem Radfahrstreifen ist besonders problematisch, da es ein Ausweichen der Radfahrenden auf die Kfz-Fahrbahn erforderlich macht. Nachdem Radfahrende beim Befahren des Radfahrstreifens anfänglich von sieben beobachteten Stunden etwas mehr als zwei Stunden (31 % des Beobachtungszeitraums) durch mindestens ein vollflächig haltendes Kfz in dem Abschnitt behindert wurden, war dies in der letzten Beobachtung im September 2022 innerhalb desselben Zeitintervalls lediglich noch während ca. 20 Minuten der Fall (5 % des Beobachtungszeitraums).
- **Negativ:** Das „halbseitige Halten“ mit zwei Reifen auf der Nebenanlage und zwei Reifen auf dem Radfahrstreifen stagniert. Im Jahr 2022 führte dies innerhalb der sieben beobachteten Stunden während 38 Minuten (9 % des Beobachtungszeitraums) zu Beeinträchtigungen auf dem Radfahrstreifen. Zudem findet regelmäßig ein „Halten auf der Nebenanlage“ statt. Es ist keine Umorientierung des Lieferverkehrs auf Ladezonen in der näheren Umgebung erkennbar.

Aufgrund der oben aufgeführten Entwicklung, insbesondere des deutlichen Rückgangs der Fehlbelegung auf dem Radfahrstreifen, überwiegen auf dem Hohenzollernring nach derzeitigem Kenntnisstand Risiken und Hemmnisse für den Einsatz von baulichen Trennelementen. Nach Umsetzung des Lückenschlusses im ersten Quartal 2023 wird nach einer Eingewöhnungszeit im zweiten Halbjahr 2023 eine erneute Videountersuchung durchgeführt, um die Situation vor dem Hintergrund der veränderten Gesamtsituation vor Ort bewerten zu können.

Die Kontrolle und Sanktionierung von „Falschparkern“ wird weiterhin durchgeführt.

**Zu 2:**

Die Entbehrlichkeit der Mittelinsel auf dem Hohenzollernring nördlich der Aachener Straße wurde im Rahmen der Grundlagenermittlung für das Projekt „Radfahrstreifen Kölner Ringe“ geprüft. Ein Rückbau der Mittelinsel ist nicht möglich, da auf der Insel ein Schacht des Entlüftungssystems der Stadtbahnanlagen liegt.

**Gez. Egerer**