

Das Veloroutennetz zielgerichtet weiterentwickeln und konsequent ausbauen

Ein Vorschlag von Thilo Bosse, Ralph Herbertz, Svend Ulmer

1 Hintergrund & Anlass

Velorouten sind die Vorzugsverbindungen für das Fahrrad zwischen den Kölner Ortsteilen sowie zwischen dem Stadtgebiet und den Umlandgemeinden. Sie führen über wenig befahrene Nebenstraßen und Wege sowie über Radwege bzw. Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen zügig und direkt zum Ziel und sollen im Regelfall mit einer Wegweisungs-Beschilderung versehen werden. In Köln gibt es seit Jahren ein auf Planebene ausgearbeitetes Veloroutennetz, welches angesichts des stetig steigenden Radverkehrs dringend umgesetzt und weiterentwickelt werden muss. Der kontinuierlich steigende Radverkehr und die Notwendigkeit, dass über 15 Jahre alte Velorouten-Konzept auf die veränderten Bedürfnisse der heutigen Nutzer anzupassen, machen eine Überarbeitung erforderlich. Trotz unbestreitbarer Erfolge bei der Verbesserung des Kölner Radverkehrsnetzes sind die bestehenden Velorouten bislang Stückwerk. So bestehen immer noch deutliche Netzlücken in Form von Straßen und Wegen, die nicht den gesetzten Mindeststandards entsprechen. Zur spürbaren Verbesserung der Situation ist es erforderlich, Problempunkte und Gefahrenstellen auf den Velorouten zu entschärfen und noch bestehende Lücken möglichst kurzfristig zu schließen. Zwei besonders dringliche Problemstellen sollen diese Situation beispielhaft illustrieren: Ein Beispiel für derartige Lücken in den Stadtrandbereichen ist der Alte Deutzer Postweg, der keinerlei adäquate Radverbindung aufweist.



Abbildung 1: Lage der fehlenden Radverkehrsstrecken entlang des Alten Deutzer Postwegs



Abbildung 2: Lage der fehlenden Radverkehrsstrecken entlang des Alten Deutzer Postwegs

Für den innerstädtischen Bereich zeigt sich die Problematik besonders deutlich an der fehlenden zentralen Nord-Süd-Verbindung zwischen Eigelstein und Severinsstraße. Die bis zu den genannten Punkten relativ gut und zügig befahrbare Strecken werden trotz bestehender Wegeführungsmöglichkeiten und nur punktuell zu erwartendem höheren Umbauaufwand bislang nicht geschlossen. Ein Lückenschluss würde für diese hoch frequentierte Verbindung die Verwirklichung einer zentralen Kölner Radschnellverbindung ermöglichen (siehe auch Ideenskizze „Durchlässigkeit der City“)

2 Die Idee – Was soll passieren?

Kurzbeschreibung der Idee: Gut ausgebaute und zügig befahrbare Radverkehrsverbindungen gewinnen angesichts des kontinuierlich wachsenden Radverkehrsaufkommens und der sprunghaft ansteigenden Verbreitung von Pedelecs (Fahrräder mit pedalgesteuertem Elektroantrieb) an Bedeutung. Um die Chancen, die im steigenden Radverkehrsanteil liegen, konsequent zu nutzen, müsste das bereits vor Jahrzehnten konzipierte Kölner Veloroutennetz bezüglich seiner Wegeführung überprüft, in Teilabschnitten modifiziert, anschließend verdichtet und zielgerichtet ausgebaut werden. Die bestehenden Kölner Velorouten führen die Radfahrer gezielt um die angesichts des damaligen Ausbauszustandes als problematisch eingestuftes Geschäftsstraßen der Vorstädte herum. Die Umgehung dieser Geschäftsstraßen entspricht heute aber nicht mehr den Bedürfnissen der Radfahrer für die sie vielmehr wichtige Ziele darstellen. Zudem werden zwischenzeitlich viele dieser Geschäftsstraßen unter stärkerer Berücksichtigung des Radverkehrs umgebaut, so dass die Velorouten in diesen Abschnitten deutlich direkter geführt werden können (z.B. Venloer Straße in Ehrenfeld, Bonner Straße in der Südstadt, Kalker Hauptstraße in Kalk). In den Stadtquartieren mit hohem Radverkehrsaufkommen ist festzustellen, dass Straßen als Hauptachsen des Radverkehrs genutzt werden, die im Veloroutennetz nicht berücksichtigt sind oder sogar gezielt umfahren werden. Dies ist oftmals eine Reaktion darauf, dass die benachbarten Hauptverkehrsachsen aufgrund ihres Ausbauszustands oder ihrer KFZ-Verkehrsbelastung für den Radverkehr nicht attraktiv sind und z.T. aufgrund beengter Straßenquerschnitte auch nicht attraktiv gemacht

werden können. Beispielsweise könnte die Berrenrather Straße in Sülz radverkehrsfreundlich umgestaltet und dann als direkte Radverkehrsverbindung von Hürth bis zum Südbahnhof einen Teil der Radverkehre von den nur bedingt für den Radverkehr geeigneten benachbarten Straßen (Luxemburger Straße und Zülpicher Straße) aufnehmen.



Abbildungen 3/4: Einrichtung einer schnellen Radverkehrsstrecke Hürth-Südbahnhof (Abb. 3: Situation Berrenrather Straße , Abb. 4: „Hindernis“ universitäre Treppenanlage zwischen Berrenrather Str./ Südbahnhof)

Im Verlauf von Velorouten bietet es sich zudem an, Fahrradstraßen nach StVO auszuweisen, auf denen der Führung des Radverkehrs Vorrang eingeräumt wird gegenüber dem KFZ-Verkehr, der diese Straßen in angemessener Geschwindigkeit mitbenutzen darf (z.B. die Schweinheimer Straße in Holweide auf der Veloroute Deutz-Thielenbruch).

3 Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil

Bei entsprechendem Ausbau durchgängig attraktiver, hindernisarmer und entsprechend zügig befahrbarer Radverkehrsverbindungen lassen sich für durchschnittlich geübte Radfahrer auch im werktäglichen Verkehr Distanzen von 5 bis 15 km zurücklegen. Mit der steigenden Verbreitung von Pedelecs lässt sich auch dieser Radius noch weiter ausdehnen. Damit könnte das Fahrrad für (Berufs-) Pendler aus den Vororten, den Stadtrandsiedlungen und sogar aus den benachbarten Städten zu einer ernsthaften Alternative zum Auto werden und die Umweltbelastungen in der Innenstadt entsprechend verringern und damit zugleich den Vorschlägen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Köln entsprechen.

4 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen?

Zusätzlich zu den vorherrschenden und sinnvollen, aber punktuellen und über die Stadt verstreuten Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsnetze ist dringend der zielgerichtete und systematische Ausbau des Veloroutennetzes notwendig. Jedes Jahr sollten mindestens zwei Velorouten konsequent von ihrem Anfangs- bis zum Endpunkt mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit zu attraktiven und sicher befahrbaren Radverkehrsverbindungen ausgebaut werden. Der Beginn dieser Maßnahmen sollte durch zwei der oben genannten

Problemlösungen erfolgen. Weiterhin sollten neben einer durchgängigen Ausschilderung die Routenverläufe auch als Download in den städtischen Internet-Auftritt eingestellt werden. Die Reihenfolge des Ausbaus lässt sich entweder anhand des bereits bestehenden Radverkehrsaufkommens bestimmen oder anhand der zu erwartenden Steigerungsraten des Radverkehrs.

Kontakt: Thilo Bosse, Ralph Herbertz, Svend Ulmer