

Die Durchlässigkeit der City für den Radverkehr verbessern

Ein Vorschlag von Thilo Bosse, Ralph Herbertz, Svend Ulmer

1 Hintergrund und Anlass

Die in Köln traditionell sehr schmalen Radwege reichen in der Innenstadt auf den Haupttrassen des Radverkehrs schon heute nicht mehr aus, um die wachsende Zahl von Radfahrern angemessen zügig, sicher und komfortabel zu ihrem Ziel zu führen.

- Überholvorgänge zwischen langsamen und schnelleren Radfahrern sind auf den Hauptverkehrsstraßen in der City angesichts der dort zu schmal (nicht regelkonform) angelegten, häufig abgepollerten Radwege kaum möglich.
- Zudem werden die Radfahrer aufgrund falscher Detailgestaltung an lichtsignalisierten Überwegen häufig durch auf den Radwegen wartende Fußgänger an einer zügigen Fahrt gehindert.
- Weiterhin fehlt zwischen Rheinufer und Neumarkt eine Nord-Süd-Radverkehrsverbindung parallel zur Hohen Straße, die durchgängig ohne Verstoß gegen Verkehrsregeln befahren werden kann.

2 Die Idee – Was soll passieren?

Nord-Süd-Verbindung: In der Kölner Innenstadt werden mit dem steigenden Radverkehrsaufkommen zunehmend leistungsfähige Radverkehrsverbindungen sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung benötigt. In Ost-West-Richtung bietet sich mit dem anstehenden Rückbau der Augustiner- und der Cäcilienstraße die Chance, dem Radverkehr breitere Flächen zuzuweisen. Dieser positive Ansatz müsste möglichst schnell über den Neumarkt und die Hahnenstraße bis zur bereits ausgebauten Aachener Straße fortgeführt werden. In Nord-Süd-Richtung kann zwischen Neumarkt und Rheinufer eine durchgängig befahrbare Radverkehrsrouten parallel zur Fußgängerzone Hohe Straße angelegt werden, welche die mittlerweile radverkehrsfreundlich ausgebaute Severinstraße im Süden mit dem ebenso ausgebauten Eigelstein im Norden verbindet.

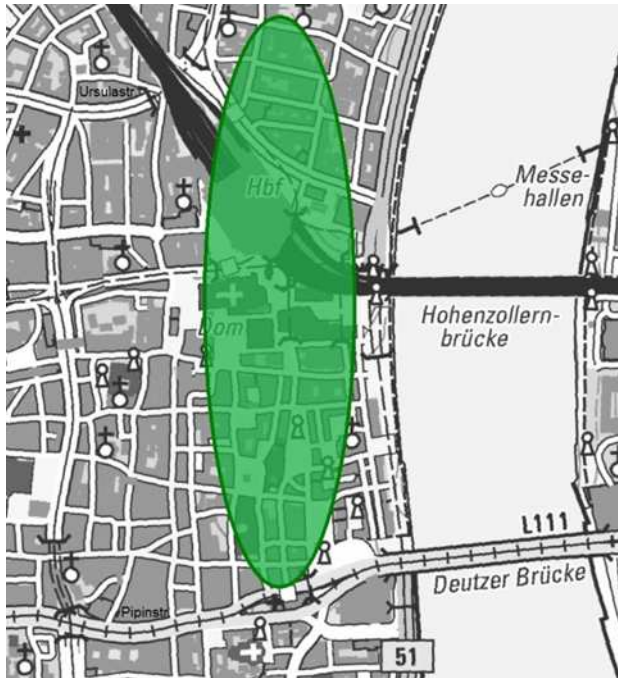


Abbildung 5: Fehlende Radverkehrsstrecke als Nord-Süd-Verbindung

Ringe: Die Veloroute entlang der Wälle hat sich z.T. wegen mangelnder Qualität als Entlastungsstrecke für die abschnittsweise mit sehr schmalen Radwegen ausgebauten Ringe nicht durchgesetzt. Der kürzlich durchgeführte Ideenwettbewerb für die Ringe hat dagegen aufgezeigt, dass es auch ohne aufwendigen Umbau der Straßenquerschnitte möglich sein dürfte, den Radverkehr durchgängig auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mitzuführen.



Abbildung 6: Lösungsoption Fahrbahngeführte Radfahrstreifen (Beispiel Salierring/Am Duffesbach)

3 Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?

Die Erreichbarkeit vieler Ziele in der Innenstadt würde sich deutlich verbessern, das Fahrrad als innerstädtisches Kurzstrecken-Verkehrsmittel gefördert und die in Köln unter Radfahrern weit verbreitete Tendenz zur Negierung (vermeintlich unsinniger, weil den Verkehrsfluss behindernder) verkehrsrechtlicher Vorschriften würde gemindert. Insbesondere die bereits heute vielfach regelwidrig genutzte Nord-Südverbindung ist in den nächsten zwei Jahren prioritär zu vervollständigen.

4 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen?

Der zunehmende Radverkehr könnte im Rahmen abschnittsweiser Umgestaltungen der entsprechenden Straßenräume oder im Rahmen einer Neuaufteilung der Fahrspuren (Markierung von Radverkehrsstreifen) berücksichtigt werden.

Kontakt: Thilo Bosse, Ralph Herbertz, Svend Ulmer