

Innenstadtringe | Köln

Umgestaltung eines Hauptverkehrsstraßenzuges durch Fahrstreifenwegnahme zugunsten breiter Radfahrstreifen



Bild 1 | Abschnitt des Innenstadtrings nach der Umgestaltung: Umnutzung der äußeren Fahrstreifen der ursprünglich zweistreifigen Richtungsfahrbahn zu einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen mit beidseitigen Sicherheitstrennstreifen zum Längsparkstreifen und zum verbleibenden Kfz-Fahrstreifen in Form einer doppelten Breitstrichmarkierung sowie überdimensionierten Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn

Projektdaten

- Großstadt mit rund 1,08 Mio. Einwohnern in Nordrhein-Westfalen
- Ca. 5,8 km langer Innenstadtringstraßenzug
- Verkehrsstärken werktags (aktuell):
 - Rd. 6.000-16.000 Kfz/24h je nach Teilabschnitt (Schwerverkehrsanteil < 5 %)
 - Rd. 180 Stadtbahnfahrten/24h
 - Rd. 8.000 Radfahrende/24h
- Planung: Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Stadt Köln
- Herstellungskosten: rd. 2,9 Mio. € (Markierung, Beschilderung, Anpassung Lichtsignalanlagen, punktuelle Fahrbahndeckensanierung sowie Rückbau der ehemaligen Radwege im Seitenraum)
- Verkehrsfreigabe: in mehreren Teilschritten 2018-2024 weitgehend erfolgt; die Fertigstellung der Radverkehrsführung am nördlichen Hansaring und Ebertplatz ist aufgrund umfangreicher Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen bislang noch nicht terminiert

Lage und städtebauliches Umfeld

Die sogenannten Ringe – beginnend im Norden mit dem Theodor-Heuss-Ring, nachfolgend Ebertplatz, Hansaring, Kaiser-Wilhelm-Ring, Friesenplatz, Hohenzollernring, Habsburgerring, Hohenstaufenring, Barbarossaplatz, Salierring, Sachsenring, Karolingerring, Chlodwigplatz und endend mit dem Ubierring im Süden – umschließen die Kölner Innenstadt westlich des Rheins halbkreisförmig (Bild 2). Sie verlaufen im historischen Stadtgrundriss unmittelbar außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer, die bis auf wenige Reste im 19. Jahrhundert niedergelegt wurde.

Die Stadtbahn befährt die Ringe, mit Ausnahme des Theodor-Heuss-Rings im Nordosten, durchgängig. Vom Ebertplatz bis zum Zülpicher Platz verläuft sie in Tunnellage, südlich davon dann bis zum Ubierring oberirdisch auf eigenem Gleiskörper in Mittellage.

Funktional stellen die Ringe eine klassifizierte innerörtliche Hauptverkehrsstraße (B 9) dar und sind Teil des in den 1990er Jahren beschlossenen Hauptverkehrsstraßennetzes. Baulastträger ist die Stadt Köln.

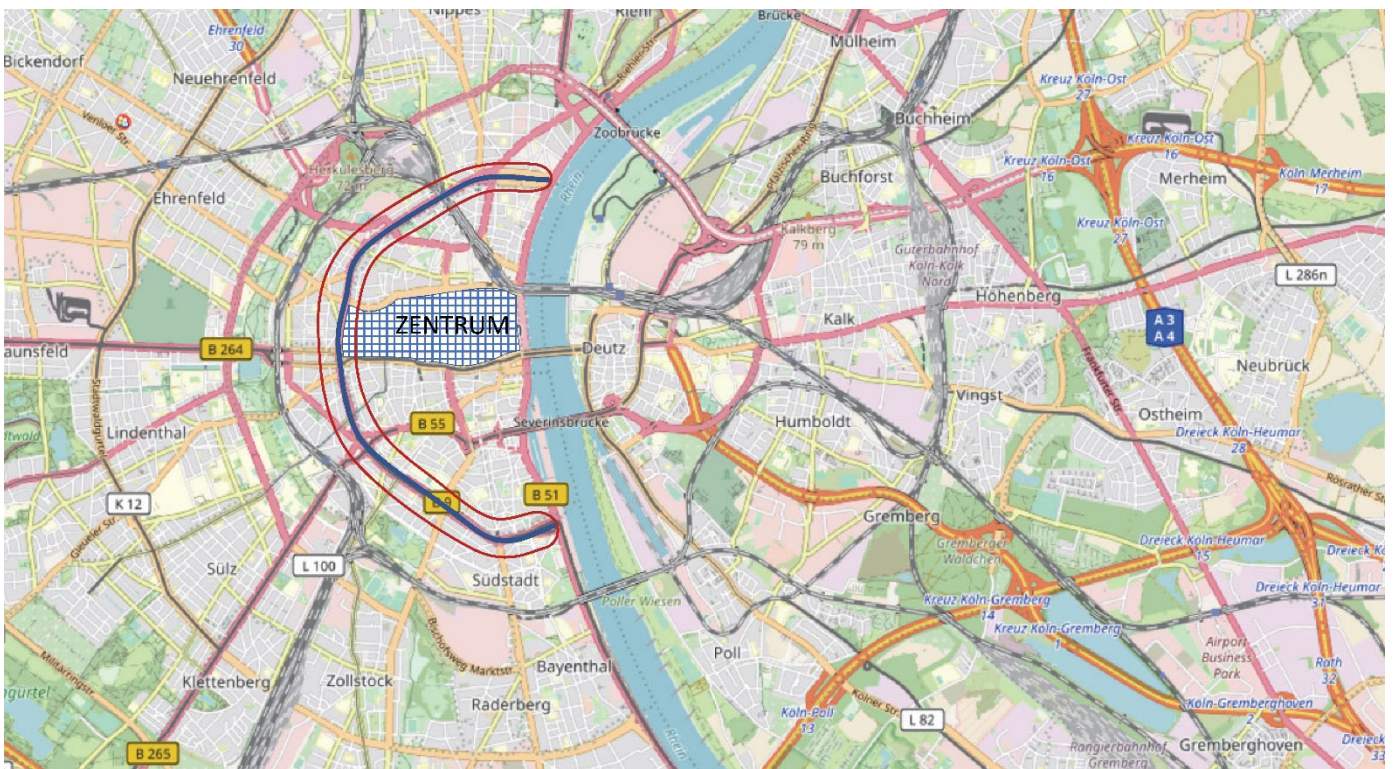


Bild 2 | Lage im Straßennetz: Die sog. Ringe umschließen die Kölner Innenstadt westlich des Rheins und verlaufen im historischen Stadtgrundriss unmittelbar außerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer, die bis auf wenige Reste im 19. Jahrhundert niedergelegt wurde. Funktional sind sie Teil des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes und des übergeordneten, klassifizierten Straßennetzes (B 9). (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | www.openstreetmap.org)

Planerische Rahmensetzungen und relevante Beschlussfassungen

Erste Überlegungen zur Umgestaltung der Ringe ergaben sich aus dem städtebaulichen Masterplan für die Kölner Innenstadt, der im Mai 2009 vom Stadtrat beschlossen wurde.

Die heutige Umgestaltung geht jedoch letztlich auf das im Juni 2016 beschlossene und seither in Umsetzung befindliche Radverkehrskonzept Innenstadt zurück, das gleichzeitig einen grundlegenden Handlungsrahmen für die gesamte innerstädtische Verkehrsplanung darstellt. Bild 3 zeigt das zugrundeliegende Netzkonzept. Per Beschluss wurde die Verwaltung damals außerdem beauftragt, weitere Stellen in der Radverkehrsplanung, in der Abteilung Bau und Unterhaltung sowie im Sachgebiet Lichtsignalanlagen einzurichten, „um die Maßnahmen mit der höchsten Priorität zeitnah zu planen und umzusetzen“ (Niederschrift der Verkehrsausschusssitzung vom 14.06.2016, S. 17) sowie die Forderungen eines 10-Punkte-Plans des im

Oktober 2015 gegründeten lokalen Aktionsbündnisses „#RingFrei“ zur Attraktivitätssteigerung der Kölner Ringe zu überprüfen und bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Im Vorlauf dazu war die Planungsverwaltung bereits im Oktober 2015 vom Verkehrsausschuss per Beschluss mit der Prüfung der Aufhebung der Benutzungspflicht auf den die Ringstraßen begleitenden, nach den aktuell geltenden Regelwerken jedoch durchweg zu schmalen Radwegen beauftragt worden. Die hierfür erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen und lichtsignaltechnischen Planungen wurden von 2016 bis 2018 umgesetzt. Parallel dazu wurde auf den betreffenden Straßenabschnitten zur Sicherung des Radfahrens auf der Fahrbahn Tempo 30 (StVO-Z. 274-30) angeordnet.

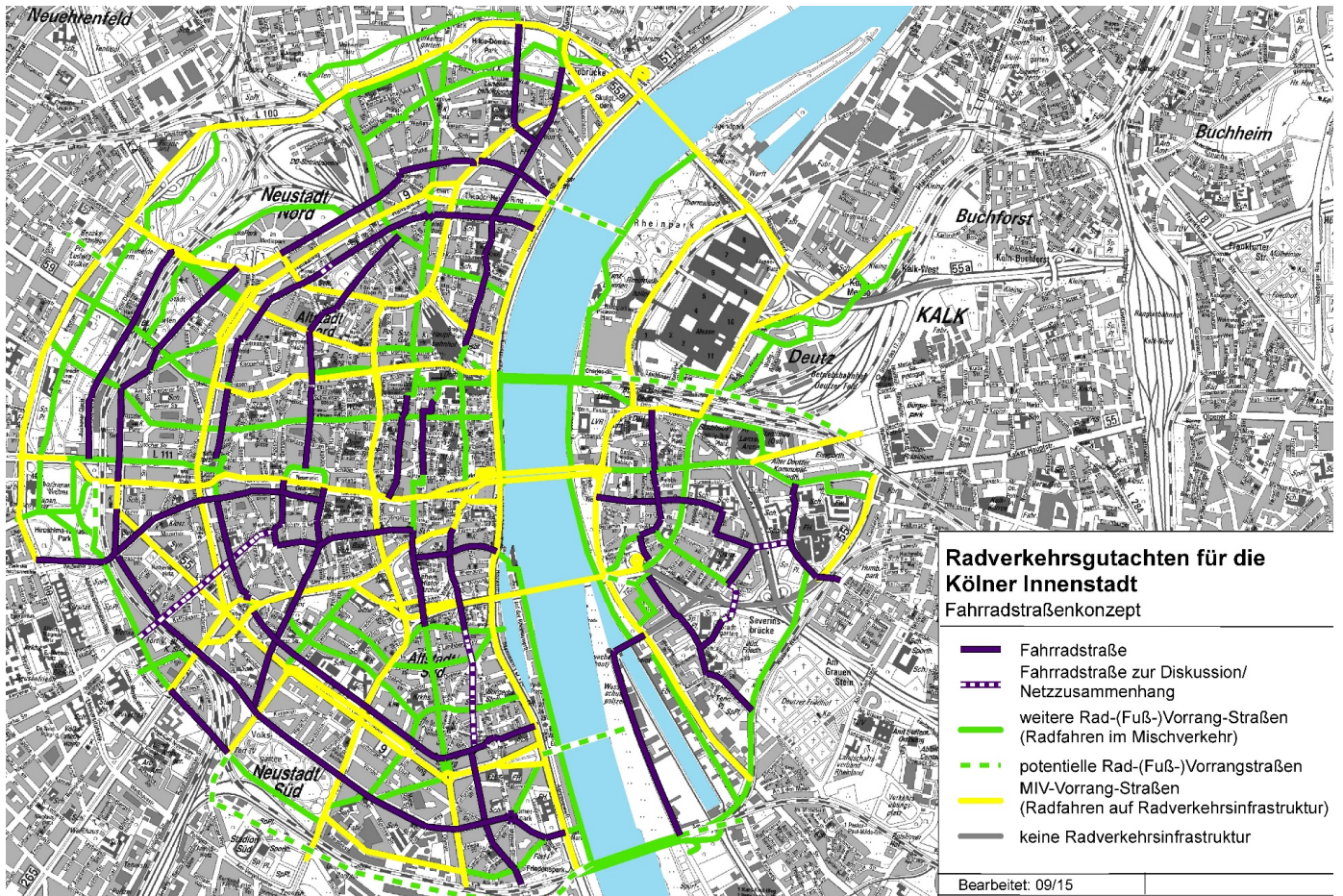


Bild 3 | Radverkehrskonzept Innenstadt: Das im Juni 2016 für die Innenstadt beschlossene Netzkonzept für den Radverkehr definiert die Ringe als „MIV-Vorrang-Straßen“ (gelb), in denen eine eigene Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen ist, während die übrigen Straßen in der Innenstadt entweder zu Fahrradstraßen (lila) entwickelt werden sollen oder als „Rad-Fuß-Vorrang-Straßen“ (grün) Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn – im Normalfall innerhalb von Tempo 30-Zonen – vorsehen. (Bearbeitung: Planungsbüro VIA eG, Köln)

Im Oktober 2017 erfolgte ein erster Beschluss des Verkehrsausschusses zur Konkretisierung der Maßnahmenumsetzung auf den Ringen, der die Verwaltung unter anderem beauftragte:

- Tempo 30 durchgängig anzuordnen und eine lückenlose Radverkehrsführung auf der Fahrbahn einzurichten,
- in einem Pilotversuch auf einem rd. 450 m langen Streckenabschnitt des Hohenstauenrings und Habsburgerrings zwischen Lindenstraße und Zülpicher Platz durch Umnutzung eines der beiden vorhandenen Kfz-Fahrestreifen einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen einzurichten sowie die bisher dort verfügbaren Kurzzeitparkplätze in Ladezonen (nachts Bewohnerparken) oder zusätzliche Abstellflächen für Fahrräder umzuwandeln,
- auf dem rd. 500 m langen Theodor-Heuss-Ring im Norden und einem rd. 2.300 m langen südlichen Abschnitt der Ringe zwischen Zülpicher Platz und Rheinufer die vorhandenen Lücken in der Radverkehrs-

führung zu schließen, auch hier im Regelfall durch Umnutzung eines von zwei Richtungsfahrstreifen zu einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen bzw. im Ausnahmefall – sozusagen als „Rückfallebene“ bei beengten Verhältnissen – durch Markierung von 1,50 m breiten Schutzstreifen,

- für den Kernbereich der Ringe eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen, um die vorhandenen Verkehrsströme zu erfassen und mögliche Verkehrsverlagerungen abschätzen zu können (siehe Abschnitt „Wirkungen / Verkehrsaufkommen und Verkehrsablauf“).

Die o.g. Pilotstrecke wurde von Mai bis Oktober 2018 realisiert.

In den Folgejahren wurde auf Grundlage der Erfahrungen mit der Pilotstrecke und den Ergebnissen der dazu durchgeführten Verkehrsuntersuchungen eine dritte Umsetzungsstufe erarbeitet und in mehreren Schritten beschlussgefasst, die die Planungsmaßnahmen abschnittsweise konkretisieren und zu einem lückenlosen Gesamtkonzept entwickeln sollte. Mit der weiteren Maßnahmenumsetzung im Straßenraum – über die Pilotstrecke hinaus – wurde 2020 begonnen.

Der bis April 2023 erreichte Umsetzungsstand ist aus Bild 4 ersichtlich. Die Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge der Ringe sind demnach weitgehend abgeschlossen. Auf einigen Abschnitten im Zuge des Salierring, Sachsenrings und Ubierrings wurden bestehende Radverkehrsanlagen beibehalten und soweit möglich optimiert. Die Realisierung der Radverkehrsführung auf der westlichen Seite des Barbarossaplatzes (siehe Bild 5, Maßnahme Nr. 64) ist zur Umsetzung in 2024 beschlossen. Aufgrund des gegebenen Umfangs der notwendigen Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen im Bereich Ebertplatz liegt für die Realisierung der Maßnahmen Nr. 45 und 55 noch keine Terminierung vor.



Bild 4 | Umsetzungsstand der Radverkehrsführung auf den Ringen Mitte 2023: Die 2017 bis 2019 geplanten Maßnahmen sind weitgehend umgesetzt. Der Radfahrstreifen am Barbarossaplatz (rot) wird 2024 umgesetzt. Im Bereich des Großprojektes Ebertplatz (gelb und rot markierte Abschnitte) wurden bestehende Radverkehrsanlagen lediglich vorläufig optimiert.

Bild 5 stellt den Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes Innenstadt im November 2023 dar. Es macht deutlich, dass auch im Bereich der quer zu den Ringen verlaufenden Straßen zwischenzeitlich wichtige

Achsen des Radverkehrs umgestaltet werden konnten. Diese Maßnahmen greifen im Wesentlichen die gleichen Planungsprinzipien auf, die auf den Ringen realisiert wurden. Die Maßnahmen Nr. 101 und 102 in Bild 5 sehen zudem in Verlängerung der Ringe zwei neue Rheinbrücken für den Fuß- und Radverkehr vor, deren Realisierungszeitraum derzeit jedoch noch nicht abzuschätzen ist.

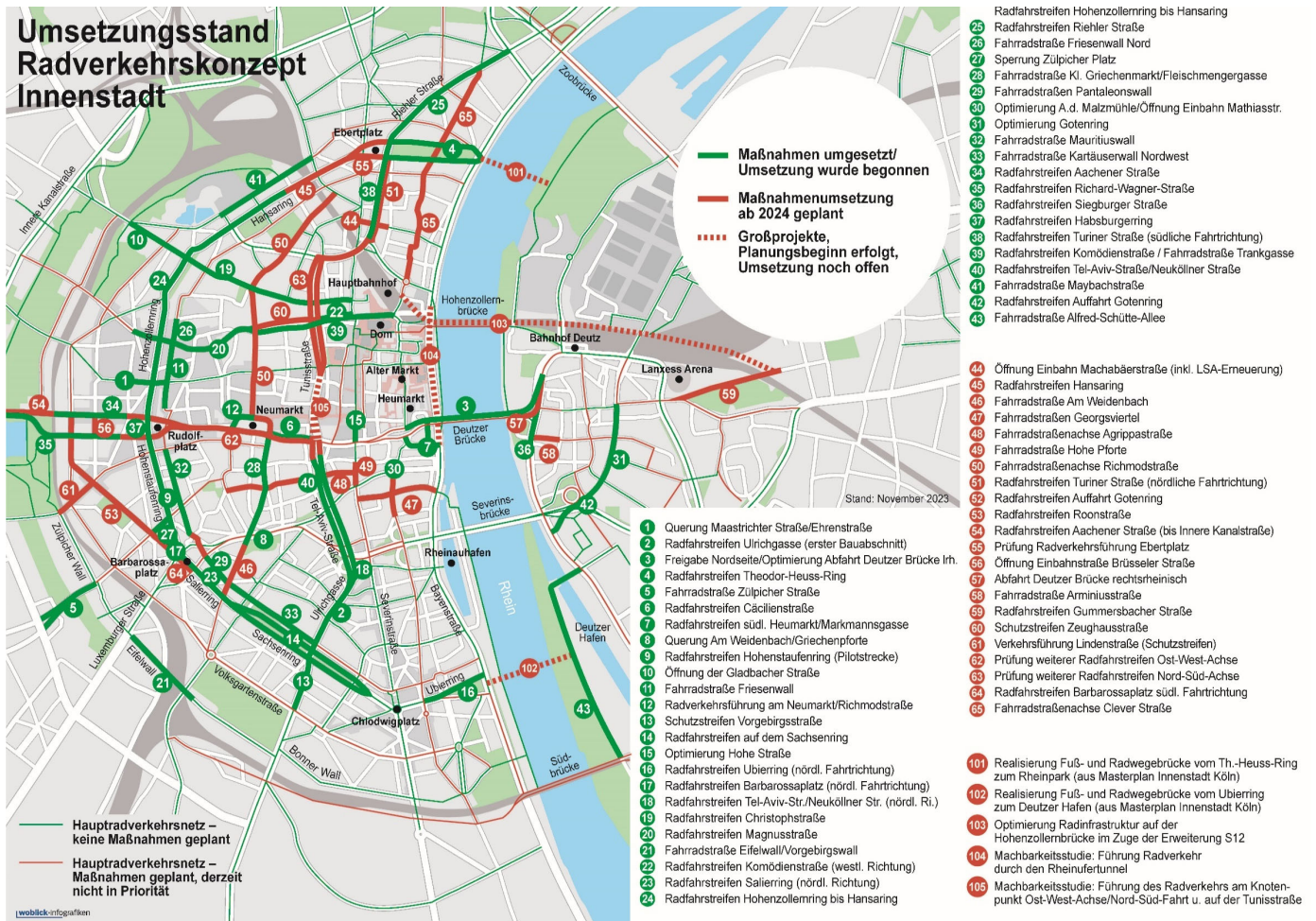


Bild 5 | Umsetzungsstand zum Radverkehrskonzept Innenstadt im November 2023: Über die auf den Ringen weitgehend realisierten Maßnahmen hinaus wurden auch für den Radverkehr bedeutsame Achsen im Zuge der die Ringe querenden Straßen zwischenzeitlich fertiggestellt. Die Maßnahmen Nr. 101 und 102 sehen neue Rheinbrücken für den Fuß- und Radverkehr in Verlängerung der Ringe vor, deren Realisierung allerdings noch offen ist.

Die Radverkehrsplanung gliedert sich nicht zuletzt in zwei übergeordnete Masterplanvorhaben zur nachhaltigen Entwicklung in Köln ein:

- In dem im September 2018 beschlossenen Green-City-Masterplan Köln wird der Radverkehrsförderung im Maßnahmenenteil eine sehr hohe Priorität eingeräumt, da der Radverkehr „schon heute verfügbar und nicht auf zukünftige (neue) Technologien angewiesen ist“.
- Im Februar 2020 beauftragte der Stadtrat darüber hinaus die Verwaltung, den Planungsprozess zur Aufstellung eines nachhaltigen Mobilitätsplans (Sustainable Urban Mobility Plan, kurz „SUMP“) für Köln zu starten. Ziel ist es, eine Mobilitätsstrategie für die nächsten 10 bis 15 Jahre zu entwickeln und daraus Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen, die einen weiteren Umstieg der Stadtbevölkerung auf nachhaltige Verkehrsmittel fördern und dadurch die Lebensqualität in der Stadt dauerhaft verbessern und den Beitrag des Verkehrs zum Erreichen der Klimaneutralität in Köln bis zum Jahr 2035 deutlich erhöhen sollen. Der Klimarat Köln hatte zuvor ermittelt, dass der Bereich Verkehr mit 28 % nach dem Energiesektor den zweithöchsten Anteil an der Produktion von Treibhausgasen im Stadtgebiet von Köln einnimmt. Die erste Stufe des SUMP soll bis Ende 2024 erarbeitet werden und damit die Gesamtverkehrsplanungen für Köln aus den 1980er und 1990er Jahren im Sinne einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung zukunftsorientiert neu ausrichten.

Problemdimensionen

Der Kfz-Verkehr dominierte die städtebauliche Nutzungsvielfalt der Innenstadtringe auch nach einer ersten Umgestaltung des zentralen Ringabschnitts vom Kaiser-Wilhelm-Ring bis zum Zülpicher Platz in den 1980er Jahren (Bilder 6 und 7) noch deutlich mit überwiegend zweistreifigen Richtungsfahrbahnen, zusätzlichen Abbiegefahrstreifen oder frei fließenden Rechtsabbiegestreifen in den Knotenpunkten sowie Längsparkständen für Kurzparker in weiten Abschnitten, teils unter Mitnutzung von zu schmalen Gehwegen (Bilder 8 bis 11). Die zulässige Geschwindigkeit lag bis 2018 bei der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und war damit für das Radfahren auf der Fahrbahn nicht geeignet.



Bilder 6 bis 11 | Vorher-Situation: überwiegend zweistreifige Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr, in Knotenpunkten teilweise durch signalisierte Abbiegefahrstreifen und frei fließende Rechtsabbiegestreifen (Mitte rechts) erweitert; Radverkehrsführung auf rd. 1 m schmalen Radwegen aus rotem Klinker lediglich auf einem zentralen Ringabschnitt (Fotos ganz oben), darüber hinaus keine oder deutlich zu schmale (unten links) Radverkehrsanlagen, in Teilabschnitten „Radfahrer frei“ auf den Gehwegen oder auch erlaubte Mitnutzung des ohnehin schmalen Gehwegs durch parkende Kraftfahrzeuge (unten rechts)

Die Radwege im Seitenraum des in den 1980er Jahren umgestalteten Abschnittes entsprachen mit einer Breite von 1,00 m nicht einmal der in den aktuellen Regelwerken geforderten Mindestbreite und bargen aufgrund ihrer glatten Oberflächengestaltung mit roten Klinkern bei Nässe eine gewisse Rutschgefahr für Radfahrende (vgl. Bild 7). Vorhandene Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn waren durchweg zu schmal (vgl. z. B. Bild 10). In vielen Abschnitten der Ringe fehlten Radverkehrsanlagen völlig (vgl. Bilder 8, 9 und 11). Hier war der Seitenraum für Radfahrende teilweise durch Zusatzbeschilderung (StVO-Z. 239 „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“) zur Mitnutzung freigegeben. In einigen Teilabschnitten war die nutzbare Gehwegbreite zudem durch erlaubtes Gehwegparken (z. B. Bild 11) deutlich eingeengt.

Eine seinerzeit eingerichtete Radachse auf Nebenstraßen parallel zu den Ringen – den sog. Wallstraßen – führte nicht dazu, dass der Radverkehr sich in maßgeblichem Umfang dorthin verlagert hätte. Sie bleibt nach Fertigstellung der Radverkehrsanlagen auf den Ringen in erster Linie als Angebot an Radfahrende erhalten, die das Fahren an Hauptverkehrsstraßen aus Gründen mangelnder subjektiver Sicherheit weiterhin ablehnen.

Der Seitenraum wurde im Rahmen des allgemeinen Trends zunehmend außergastronomisch genutzt (vgl. Bild 7) und auch die Frequenzen der Zufußgehenden und Radfahrenden stiegen im Laufe der Zeit weiter an. Dies verminderte den Komfort und die Sicherheit für beide Verkehrsarten, auch im Bereich der zu schmalen Radwege, zusätzlich in teilweise erheblichem Maße.

Gestaltungsziele

Ein zentrales Ziel der Umgestaltung lag darin, den Radverkehr auf den Ringen nachhaltig zu sichern und dadurch auch den Radverkehrsanteil am (innerstädtischen) Modalsplit weiter zu erhöhen. Die Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten und eine teilweise Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere leistungsfähige Routen sollte gleichzeitig dem Lärmschutz und der Luftverbesserung dienen. Die Seitenräume sollten durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn künftig ausschließlich dem Zufußgehen und nicht-verkehrlichen, städtebaulichen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Dies sollte die Sicherheit und den Komfort für Zufußgehende erhöhen.

Entwurfskonzept

Das Entwurfskonzept umfasst folgende Regellösungen:

- Umwandlung der äußeren Fahrstreifen von vierstreifigen Fahrbahnen in einen Radfahrstreifen mit 2,50 m Breite zzgl. seitlichem Sicherheitstrennstreifen,
- Rücknahme von Abbiegefahrstreifen an Knotenpunkten auf das für eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen -HBS- der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2015) unbedingt Notwendige,
- Rückbau der vorher vorhandenen baulichen Radwege und Reduzierung der Beschilderung im Seitenraum auf das Verkehrszeichen „Gehweg“ (StVO-Z. 239),
- Umwandlung des gebührenpflichtigen Kurzzeitparkangebots an Parkscheinautomaten auf den vorhandenen Längsparkständen in Ladezonen (8-19 Uhr) im tageszeitlichen Wechsel mit Bewohnerparkzonen (19-8 Uhr) sowie Herstellung von mehr als 1.000 Fahrradabstellplätzen.

Die Anordnung von Tempo 30 auf dem gesamten Ringstraßenzug sowie die Erneuerung und Anpassung von insgesamt 17 Lichtsignalanlagen in den Knotenpunkten, ergänzt um vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr im Zuge der Ringstraßen sowie Aufstellflächen und Markierungen zum indirekten Linksabbiegen in den einmündenden Straßen vervollständigten das Maßnahmenkonzept.

Der nachfolgende Auszug aus dem Umgestaltungsplan zum Hohenzollernring von 2021 (Bild 12) gibt einen exemplarischen Einblick in die realisierte Regellösung mit 2,50 m breiten Radfahrstreifen im zentralen Streckenabschnitt.

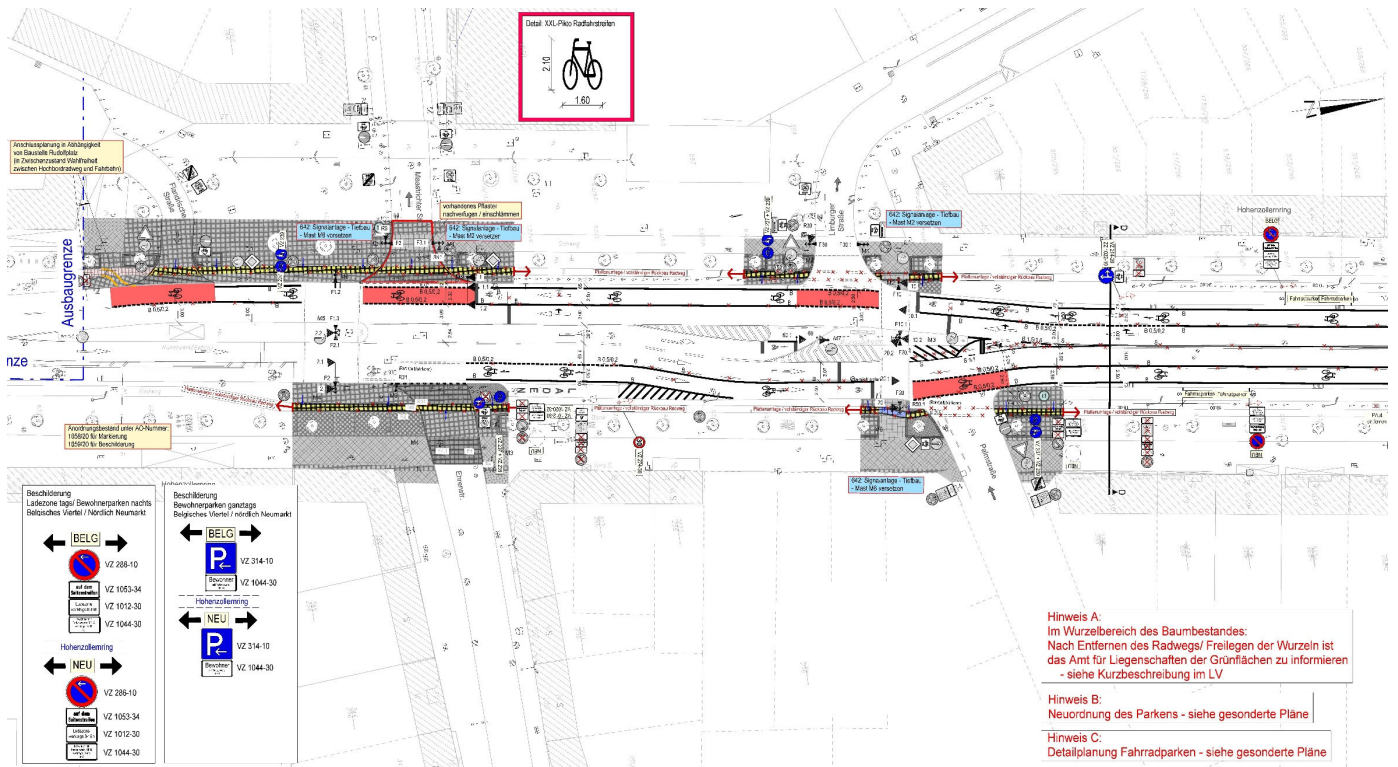


Bild 12 | Typischer Umgestaltungsansatz im Lageplan: Ummarkierung der äußeren Fahrstreifen zu 2,50 m breiten Radfahrstreifen, Umwandlung vorhandener Längsparkstreifen in Ladezonen (8-19 Uhr) bzw. Bewohnerparkzonen (19-8 Uhr), Anpassung der Lichtsignalanlagen – hier: Planung zum Hohenzollernring

Bild 13 stellt darüber hinaus eine Sonderlösung mit Anordnung einer Ladezone, eines Taxistandes und kleinräumiger Abstellflächen für Fahrräder zwischen dem Kfz-Fahrstreifen und dem Radfahrstreifen dar (siehe auch Bilder 42 bis 44) und zeigt weitere Markierungsdetail zur sicheren Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten.

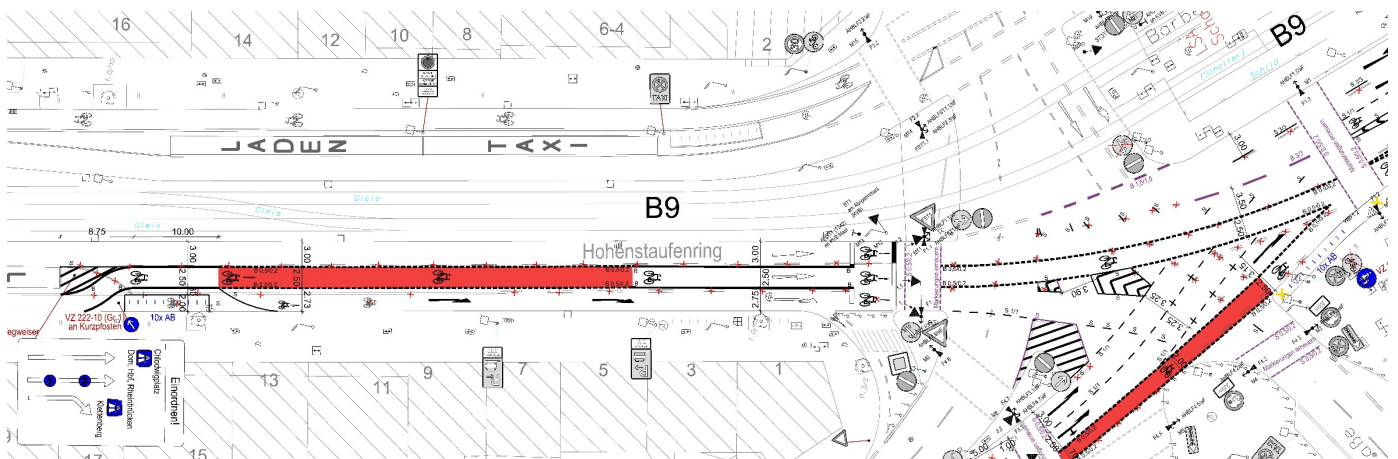


Bild 13 | Besondere Markierungs- und Beschilderungslösung in Lageplan: Anordnung einer Ladezone, eines Taxistandes und von Fahrradabstellflächen zwischen Kfz-Fahrstreifen und Radfahrstreifen (obere Bildhälfte); in Fahrbahnmittle verkehrt die hier oberirdisch geführte Stadtbahn auf besonderem Gleiskörper; weitere Markierungsdetails: Führung des Radverkehrs in Knotenpunkten

In Abschnitten, die aufgrund fehlender (Verkehrs)Flächen oder lediglich einstreifig pro Richtung geführten Fahrbahnen eine solche Regellösung nicht zulassen, wird die Kontinuität der Radverkehrsführung durch die Markierung von Schutzstreifen, überwiegend in einer Regelbreite von 1,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen, in kurzen Abschnitten aber auch in breiterer Ausführung, gewahrt. Dies gilt auch für die Radverkehrsführung zwischen gleichgerichteten Fahrstreifen im Zulauf zu Knotenpunkten.

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, verbunden mit der Aufhebung der Benutzungspflicht für die vorhandenen Radwege im Seitenraum, wurde bis Ende August 2019 auf dem

gesamten Ringstraßenzug vom Theodor-Heuss-Ring im Norden bis zum Ubierring im Süden lückenlos umgesetzt (Bild 14).



Bild 14 | Unterstützende Maßnahme Tempo 30: Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf dem gesamten Ringstraßenzug, verbunden mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Seitenraum, abgeschlossen bis Ende August 2019

Wichtige Gestaltungselemente

■ Breiter Radfahrstreifen als Regellösung

Durch Wegnahme der äußeren Fahrstreifen von vierstreifigen Fahrbahnen (Bilder 15 und 16) oder zweistreifigen Richtungsfahrbahnen (vgl. z. B. Bild 1), auf einigen kurzen Abschnitten auch durch Aufhebung des Fahrbahnparkens (Bild 17), konnte als Regellösung auf den zentralen Abschnitten der Ringe ein 2,50 m breiter Radfahrstreifen hergestellt werden.

Zum Kfz-Fahrstreifen wie auch zum Liefer- oder Längsparkstreifen hin ist ein doppelter Breitstrich markiert, der im Bereich von Einmündungen und wichtigen Zufahrten mit Bordsteinabsenkung, beispielsweise zu Handelseinrichtungen (Lieferverkehr) oder anrainenden Plätzen (Marktbeschicker etc.), unterbrochen markiert ist (siehe z. B. Bilder 15 und 37). Ergänzend erfolgte eine StVO-konforme Anordnung des Radverkehrstreifens durch Beschilderung mit Zeichen 237 sowie eine deutlich sichtbare Kennzeichnung der Verkehrsflächen durch große Fahrradpiktogramme.

Die Bilder 16 und 17 zeigen hiervon abweichende Sonderformen der Markierung, in Bild 16 mit Hinweis auf die Verjüngung des Kfz-Fahrstreifens nach Ende des Linksabbiegestreifens, in Bild 17 zur Verdeutlichung, dass in diesem Abschnitt das vor der Umgestaltung angeordnete Bordsteinparken (vgl. Bild 11) aufgehoben wurde.



Bilder 15 bis 17 | Regellösung der Radverkehrsführung: 2,50 m breite Radfahrstreifen, im Normalfall durch eine doppelte Breitstrichmarkierung zum verbleibenden Kfz-Fahrstreifen der vormals zweistreifigen Richtungsfahrbahn hin abgegrenzt

■ Streckenabschnitte mit Schutzstreifenlösungen

In Abschnitten der Ringstraßen, die keine Regellösung zuließen, wurden stattdessen Schutzstreifen markiert (Bilder 18 bis 20), die je nach verfügbarer Fahrbahnbreite unterschiedliche Breiten aufweisen. Einige bereits 2010 umgestaltete Teilabschnitte des Ubier- und Karolingerringes weisen noch die den FGSV-Regelwerken entsprechende Mindestbreite von 1,25 m, ergänzt durch einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkstreifen und Lieferstreifen („Ladezonen“, die entweder als baulich abgesetzte Parkbuchten

im Seitenraum angeordnet oder am Fahrbahnrand markiert sind. In den seit 2018 umgestalteten Abschnitten, die aufgrund des vorhandenen Querschnitts einen 2,50 m breit markierten Radfahrstreifen neben einem verbleibenden Kfz-Fahrstreifen in Mindestbreite nicht zuließ, sind die Schutzstreifen teilweise auch breiter als das Regemaß von 1,50 m markiert. Bild 20 zeigt ein solches Beispiel neben der Stadtbahnhaltestelle in Mittellage mit reduzierter Gesamtbreite der Richtungsfahrbahn.



Bilder 18 bis 20 | Schutzstreifen als Sonderlösung bei beengten Verhältnissen: Mindestbreite von 1,25 m (oben links), neben Längspark- und Lieferstreifen („Ladezonen“) am Fahrbahnrand oder im Seitenraum zzgl. 0,50 m breitem Sicherheitstrennstreifen (oben rechts); soweit möglich sind die Schutzstreifen auch breiter markiert (unten)

Die Abschnitte mit Schutzstreifen ergänzen diejenigen mit breiten Radfahrstreifen mittlerweile zu einer nahezu lückenlosen Radverkehrsführung entlang der Ringe. Hiervon weichen aktuell noch wenige kurze Abschnitte ab:

- In Teilabschnitten von Hansaring, Ebertplatz und Kaiser-Wilhelm-Ring sowie auf der westlichen Seite des Barbarossaplatzes blieben bauliche Radwege zunächst erhalten (Bilder 21 bis 23). Für den Barbarossaplatz und den Hansaring liegen mittlerweile eine beschlossene Planung vor, die noch in 2024 realisiert werden sollen. In den anderen genannten Abschnitten sollen andere, für den Radverkehr bessere Lösungen erst im Zusammenhang mit der mittelfristig geplanten, grundlegenden Umgestaltung des Ebertplatzes realisiert werden. Hierfür besteht noch keine verbindliche Terminierung.



Bilder 21 bis 23 | Vorübergehende Bestandswahrung: schmaler Radfahrstreifen auf dem Hansaring (oben links) und Radwege im Seitenraum in der Unterführung des S-Bahn-Haltepunkts Hansaring (oben rechts) sollen im Zusammenhang mit späteren Gesamtmaßnahmen der Umgestaltung Ebertplatz in Angriff genommen werden. Für den unten dargestellten Abschnitt am Barbarossaplatz liegt mittlerweile ein Planungsbeschluss für einen 2,50 m breiten Radfahrstreifen vor, der noch 2024 umgesetzt werden soll.

- In der östlichen Richtungsfahrbahn des Karolinger Rings wurde auf einem kurzen Teilabschnitt auf eine eigene Radverkehrsanlage gänzlich verzichtet (Bilder 24 bis 27): Der Schutzstreifen endet rd. 50 m vor der nachfolgenden Lichtsignalanlage, damit hier weiterhin ein schmaler Linksabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr bestehen bleiben konnte, der die Erschließung des westlich des Karolinger Rings liegenden Quartiers sicherstellen soll. Gleichzeitig sollte ein Eingriff in den vorhandenen alten Baumbestand unbedingt vermieden werden. Für Radfahrende sind lediglich ein schmaler Linksabbiegestreifen sowie ein ebenfalls vorgezogener Aufstellbereich für geradeaus Radfahrende markiert (vgl. Bilder 26 und 27), die allerdings von Kraftfahrzeugen, meist auch von Pkw überfahren werden. Die Situation bleibt damit an dieser Stelle für den Radverkehr nicht zufriedenstellend. Allerdings ist die Verkehrsbelastung auf der Richtungsfahrbahn in diesem Abschnitt mit unter 300 Kfz/Spitzenstunde (Erhebungsstand 2022) gering und die Tempo 30-Regelung gibt ein gewisses Maß an Sicherheit.



Bilder 24 bis 27 | Bestandswahrung als absolute Ausnahme: Um den Kfz-Linksabbiegefahrstreifen und die vorhandenen Baumreihe im angrenzenden Seitenraum beibehalten zu können, ist in einem kurzen Abschnitt des Karolingerringes der Schutzstreifen ausgesetzt; im Aufstellbereich vor der Lichtsignalanlage sind ein schmaler Streifen für links abbiegende und eine ebenso schmale Aufstellfläche für geradeaus Radfahrende, beide vorgezogen, markiert – eher symbolisch, da meist selbst von Pkw überfahren.

Übergänge zwischen Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind fließend, die beiden Markierungsformen folgen unmittelbar aufeinander (Bilder 28 und 29). Für Radfahrende scheint dies nach den vorliegenden Beobachtungen nicht relevant, die Kontinuität des auf eigener Fläche geführt Werdens steht offenkundig im Vordergrund.



Bilder 28 und 29 | Wechsel der Führungsform: unterschiedliche Markierungsformen folgen unmittelbar aufeinander, für Radfahrende ergibt dies offenkundig dennoch Orientierung und damit Verhaltenskontinuität

■ Radverkehrsführung in Knotenpunkten

Bei verbliebenen Abbiegefahrstreifen für den Kfz-Verkehr wird der geradeaus gerichtete Radverkehr auf Rot eingefärbten, unterbrochen markierten Fahrstreifen zwischen die Kfz-Fahrstreifen geleitet, rechtsabbiegende Radfahrende verbleiben auf dem hier beginnenden Abbiegefahrstreifen (Bild 30).



Bild 30 | Radverkehrsführung in Knotenpunkten mit mehreren Kfz-Fahrstreifen: Leitung des Radverkehr auf eigene, unterbrochen markierte und Rot eingefärbte Fahrstreifen zwischen den Kfz-Fahrstreifen; rechtsabbiegende Radfahrende verbleiben auf dem hier beginnenden Rechtsabbiegestreifen

Im Knotenpunkt werden zudem markierte Aufstellflächen für aus den Seitenstraßen links einbiegende Radfahrerinnen und Radfahrer angeboten (Bild 31). Bild 32 zeigt einen länger laufenden, rot eingefärbten Radfahrstreifen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, der über eine Wendefahrbahn (rote Ampel im Hintergrund) hinweg bis zum darauf folgenden signalisierten Knotenpunkt geführt wird, um einerseits dem Radverkehr Verhaltenssicherheit zu geben und andererseits für Kraftfahrzeuge die Möglichkeit anzubieten, kontrolliert auf den Rechtsabbiegestreifen zu wechseln.



Bilder 31 und 32 | Radverkehrsführung in Knotenpunkten: markierte Aufstellfläche in Kreuzungsmitte für aus der Seitenstraße linksabbiegende Radfahrende (linkes Bild); langgezogener und rot eingefärbter Radfahrstreifen im Verflechtungsbereich zweier dicht aufeinander folgender Signalanlagen

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen ergänzende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs in Knotenpunkten, wie sie mittlerweile in der Radverkehrsplanung üblich sind: vorgezogene Warteflächen (Bild 33), Roteinfärbung und unterbrochene Markierungen in Knotenpunkten oder auch frequentierten Grundstückszufahrten (Bild 34), große Fahrradsymbole mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn (Bild 35) oder auch durch Poller für den Kfz-Verkehr gesperrte „freilaufende Rechtsabbieger“ (Bild 36), in Köln im Rahmen eines eigenen Projektes nicht nur im Zuge der Ringe realisiert.



Bilder 33 bis 36 | Ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit: vorgezogene Warteflächen für Radfahrende (oben links), Roteinfärbung des Radfahr- bzw. Schutzstreifens mit unterbrochener Markierung im Bereich von Einmündungen, Grundstückszufahrten und im Kreuzungszulauf (oben rechts), Fahrradpiktogramme mit gesonderten Richtungsangaben (unten links), Sperrung von freilaufenden Rechtsabbiegern für den Kfz-Verkehr durch Poller mit „Fahrradschleuse“ (unten rechts)

Bild 37 zeigt die Markierungslösung in der Zufahrt zu einer als Fußgängerbereich ausgewiesenen Teilfläche des Rudolfplatzes beispielhaft aus der Vogelperspektive – hier noch mit verbliebener ehemaliger Radwegführung im Seitenraum, die zwischenzeitlich durch Neupflasterung entfernt wurde.



Bild 37 | Verdeutlichung besonderer Zufahrten: hier die Zufahrt zu einer als Fußgängerbereich ausgewiesenen Teilfläche des Rudolfplatzes, der zeitweise als Marktfläche genutzt wird – der vorübergehend mit gelbem „X“ als nicht mehr gültig markierte Radweg im Seitenraum wurde zwischenzeitlich durch Neupflasterung entfernt

Vereinzelt wurden Sonderlösungen zur Anpassung der Signalisierung an die spezifischen Anforderungen des Radverkehrs umgesetzt. Bild 38 zeigt beispielsweise ein der Hauptsignalanlage nachgeschaltetes Signal für den Radverkehr – im Zusammenhang mit der geringeren Fahrgeschwindigkeit wird hier Radfahrenden in einem aufgeweiteten Knotenpunkt noch „Grün“ angezeigt, während das Hauptsignal bereits „Gelb“ zeigt.



Bild 38 | Sondersignalisierung für Radfahrende: angepasst an die geringere Fahrgeschwindigkeit zeigt ein Zusatzsignal für Radfahrende in einem aufgeweiteten Knotenpunkt noch „Grün“, während das Hauptsignal bereits auf „Gelb“ umspringt

■ Parken, Liefern, Laden

Im zentralen Abschnitt der Ringe mit dichtem Geschäftsbesatz wurden die fahrbahnbegleitenden Kurzparkstände aufgehoben. Die freigewordenen Flächen dienen heute entweder zum Abstellen von Fahrrädern oder sind durch Anordnung von „Ladezonen“ tagsüber von 8 bis 19 Uhr nur noch für Liefer- und Ladevorgänge, die übrige, nächtliche Zeit für Bewohnerparken freigegeben (Bild 39). In Abschnitten weitgehend ohne Geschäftsbesatz werden weiterhin auch noch Kurzparkmöglichkeiten angeboten (Bilder 40 und 41).



Bilder 39 bis 41 | Parkregelungen: in zentralen Ringabschnitten mit dichtem Geschäftsbesatz wurde das Kurzparken zugunsten von Fahrradabstellflächen oder Ladezonen im Wechsel mit Bewohnerparken nachts aufgehoben (linkes Bild), in anderen Abschnitten ist Kurzparken mit Parkschein, neben punktuell angeordneten Taxisständen und Ladezonen, weiterhin zugelassen, auch hier meist im Wechsel mit Bewohnerparken nachts

Auf dem Hohenstaufenring wurde auf beiden Richtungsfahrbahnen als Sonderlösung zwischen dem Kfz- und dem Radfahrstreifen eine Fläche markiert, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Taxis und eine Ladezone für Lieferfahrzeuge anbietet (Bilder 42 und 43). Die vorher hier im Seitenraum vorhandenen Kurzparkstände wurden zugunsten von weiteren Fahrradabstellflächen und außergastronomisch nutzbaren Flächen aufgehoben (Bild 44).



Bilder 42 bis 44 | Sonderlösung im Querschnitt: ausgehend von der Knotenpunktausfahrt sind Taxis, Fahrradparken und Liefer/Laden in Fahrbahnmitte angeordnet, vormalige Längsparkstände am Fahrbahnrand wurden mit Bügeln zum Abstellen von Fahrrädern ausgestattet oder für außergastronomische Nutzungen freigegeben; aus der Sperrfläche wird im weiteren Straßenverlauf ein Schutzstreifen für geradeaus Radfahrende entwickelt (Bild unten rechts im Hintergrund)

■ Querende Radverkehrsachsen

Querende Radverkehrsachsen wurden je nach Bedeutung im Radverkehrskonzept (vgl. Bild 3) in unterschiedlicher Form in die Umgestaltung der Ringe integriert.

Die Gladbacher Straße, eine radial in die zentrale Innenstadt (Hauptbahnhof, Domumfeld) gerichtete Einbahnstraße, wurde durch einen gegengerichteten, breiten Radfahrstreifen ergänzt, der durch Wegnahme eines Abbiegestreifens möglich wurde (Bilder 45 und 46). Linksabbiegen von der Gladbacher Straße auf den Ring ist damit hier für den Kfz-Verkehr nur noch durch eine Blockumfahrung am nachfolgenden Knotenpunkt möglich. Die Zufahrt zum neuen Radfahrstreifen aus Richtung Innenstadt (Christophstraße) erfolgt über einen breiten, rot eingefärbten und separat signalisierten Radfahrstreifen, der ebenfalls durch Wegnahme eines Kfz-Abbiegestreifens eingerichtet werden konnte (Bild 47). Mit diesen Maßnahmen (vgl. auch Maßnahmen Nr. 10 und 19 in Bild 4) konnte eine wichtige radiale Radverkehrsachse funktionsfähig gemacht werden, die stadtauswärts zuvor nur über Umwege geführt werden konnte; viele Radfahrende suchten stattdessen die direkte Verbindung durch die Gladbacher Straße entgegen der Einbahnrichtung, indem sie den teils nur 1,00-1,50 m schmalen Gehweg oder in Einzelfällen sogar die stark befahrene Einbahnstraße in Gegenrichtung mitnutzten.

Ein Detail in Bild 47: Eine 2022 eingerichtete digitale Anzeige zeigt die tägliche Radverkehrsfrequenz im Querschnitt an, die bei guter Witterung in den Sommermonaten 2023 bis rd. 3.000 Fahrten/Tag und auf dem neuen Radfahrstreifen bis rd. 1.300 Fahrten/Tag betrug. Diese Daten werden auch im Internet tages-scharf veröffentlicht (Quelle: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677#>; hier: Zählstelle 18).



Bilder 45 bis 47 | Querende Radverkehrsachse im Zuge einer radialen Hauptverkehrsstraße: Aufhebung der Linksabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr zugunsten eines Radfahrstreifens in der Gladbacher Straße entgegen der Einbahnstraße (oben links und rechts) und einer rot eingefärbten Aufstellfläche in Fahrbahnmitte mit separatem Fahradsignal für den Radverkehr geradeaus in die Gladbacher Straße (unten)

Ein weiteres Beispiel für die Handhabung einer die Ringe querenden Radverkehrsachse – hier eine Nebenachse zwischen Innenstadt und Belgischem Viertel (siehe Maßnahme Nr. 1 in Plan 4): Die Querung des Hohenzollernrings zwischen der Ehrenstraße – einem für den Radverkehr freigegebenen innerstädtischen Fußgängerbereich – und der Maastrichter Straße im angrenzenden Belgischen Viertel wird durch eine eigene Radverkehrssignalisierung und kurze Aufstellflächen zu beiden Seiten des Rings gesichert (Bilder 48 und 49). Zufußgehenden wird, parallel dazu geschaltet, auf der südlichen Flanke der Kreuzung eine signalisierte Furt angeboten (Bild 50).



Bilder 48 bis 50 | Quer verlaufende Nebenachse des Radverkehrs: eigene Radverkehrssignalisierung mit kurzen, auf der Außenseite neben den Radfahrstreifen angeordneten Aufstellflächen für den vom Habsburger Ring auf die Achse abbiegenden Radverkehr, oben links in Richtung Maastrichter Straße, oben rechts in Richtung Ehrenstraße betrachtet; im unteren Bild sind an dieser Stelle bei Grün Querende zu Fuß und mit dem Rad aus der Perspektive des Hohenzollernrings zu erkennen

■ Anpassung der Oberflächen im Seitenraum

In der Pilotphase wurden zunächst nur provisorische Maßnahmen zur Verlagerung des Radverkehrs vom ehemaligen Radweg im Seitenraum auf den markierenden Radfahrstreifen auf der Fahrbahn umgesetzt (Bilder 51 und 52). Es zeigte sich, dass dies nicht ausreichte, um rasch neue Gewohnheiten zu erzielen, viele Radfahrende nutzten vielmehr weiter den schmalen Radweg mit dem roten Backsteinbelag.



Bilder 51 und 52 | Provisorische Zwischenlösung: trotz gelber Abmarkierung des aufgehobenen Radwegs (links) bzw. gelber Fahrbahnmarkierung und hinweisender Beschilderung (rechts) benutzten viele Radfahrende anfangs weiter den schmalen Radweg

Auch eine Pflasterung lediglich der Einfahrtbereiche (Bild 53) hat sich nach Aussagen der Planungsverwaltung nicht bewährt. Erst die endgültige bauliche Entfernung des Radwegs durch Einbau von an den Seitenraum bzw. Gehbereich angeglichenen Platten- oder Pflasterbelägen (Bilder 54 bis 56, siehe auch Bild 68) – im Jahr 2020 begonnen – führte zu der gewünschten weitgehenden Verlagerung des Radverkehrs auf den neuen, auf der Fahrbahn markieren Radfahrstreifen. Gleichwohl sind bis heute vereinzelt Radfahrende im Seitenraum festzustellen (Bilder 55 und 56).



Bilder 53 und 54 | Endgültige Entfernung des Radwegs im Seitenraum: Verdeutlichung der veränderten Seitenraumnutzung und verlagerten Radverkehrsführung auf breiten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn, probeweise durch Belagwechsel nur im Einfahrtbereich, was sich nicht bewährt hat (linkes Bild), letztlich durch komplette Neupflasterung der Radwegflächen (rechtes Bild)



Bilder 55 und 56 | *Gewohntes Verhalten trotz Neugestaltung: Vereinzelt nutzen Radfahrende auch heute noch die Flächen des ehemaligen Radwegs im Seitenraum – trotz kompletter Umgestaltung und nicht zu übersehender, breiter Radfahrstreifenmarkierung*

Zur Eingewöhnung der Verkehrsteilnehmenden an die neue Situation sollte auch beitragen, dass zeitnah nach Umsetzung von Markierungs- und Umbaumaßnahmen kombinierte Kontroll- und Aufklärungsaktionen durch Einsatzkräfte des städtischen Verkehrsdienstes und der Polizei in gemischten Teams zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Motorrad in den jeweils umgestalteten Abschnitten erfolgten, bei denen zum einen Kraftfahrzeuge abgeschleppt wurden, die auf den neuen Radverkehrsflächen oder in den Ladezonen im Umfeld verbotswidrig abgestellt waren, zum anderen Radfahrende, die noch den bisherigen Radweg nutzten, auf die neue Führung des Radverkehrs hingewiesen wurden.

Abstimmung und Beteiligung

Eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt in den Jahren 2014 bis 2016. Dabei wurden Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Initiativen, Vereinen und Verbänden in spezifischen Facharbeitskreisen, die interessierte Öffentlichkeit darüber hinaus in ergänzenden Informationsveranstaltungen eingebunden. Folgende Veranstaltungen fanden statt:

- April 2014: erste Bürgerbeteiligungsveranstaltung zu den beiden Kernfragen "Wo stehen wir?" und „Was wollen wir erreichen?"
- Juni 2014: erste Facharbeitskreissitzung zu den Aspekten Radverkehrsführungen, Unfallanalyse und Zukunftsvisionen
- Oktober 2014: zweite Bürgerbeteiligungsveranstaltung zu Netzplanung, Anregungen und Handlungsschwerpunkten
- Juni 2015: zweite Facharbeitskreissitzung mit den Schwerpunkten Netzplanung, Fahrradstraßen sowie „Big Five-Maßnahmen“
- Dezember 2015: dritte Bürgerbeteiligungsveranstaltung zum Radverkehrskonzept Innenstadt in einer ersten Gesamtfassung
- Bis Mitte Januar 2016: Angebot zur Abgabe von Anregungen, Hinweisen und Kritik.

Das Radverkehrskonzept Innenstadt wurde im Frühjahr 2016 im Verkehrsausschuss und in der Bezirksvertretung Innenstadt diskutiert und im Juni 2016 vom Verkehrsausschuss beschlossen.

Seither wird die intensive Beteiligung von Politik, Initiativen und Verbänden zum Projekt „Radfahrstreifen Kölner Ringe“, mittlerweile „RingFrei-Projekt“ genannt, konsequent fortgesetzt. Das weiter oben genannte lokale Aktionsbündnis „#RingFrei“ spielt hierbei eine besondere Rolle. Wiederholt fanden im Vorfeld weiterer Planungs- und Umsetzungsschritte in den Folgejahren beispielsweise Workshops statt, um konkrete Maßnahmen gemeinsam zu erarbeiten.

Die Maßnahmenkonkretisierung erfolgte mehrstufig, die Umsetzung auf der Grundlage von kommunalpolitischen Beschlussfassungen im städtischen Verkehrsausschuss ab 2017 in etwa zweijährigem Abstand. Damit war es möglich, Erfahrungen aus vorangegangenen Maßnahmenumsetzungen im nächsten Schritt konsequent einzubeziehen.

Wirkungen

■ Verkehrsaufkommen und Verkehrsablauf

Im Zusammenhang mit der 2018 realisierten Pilotstrecke wurden im Jahr 2019 eine Reihe von Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die im Wesentlichen eine Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und rückläufige Kfz-Mengen im Zuge der Ringe ergaben und darüber hinaus Hinweise gaben für die weitere Umsetzungsplanung:

- Wie Bild 57 anhand vorliegender Messwerte aus langjährigen Erhebungen belegt, lag der Rückgang im Kfz-Verkehr auf dem zentralen Ringabschnitt bereits Ende 2018 bei über einem Viertel der Ausgangswerte von 2014 (rd. 20.000 Kfz/24h). Zunahmen auf der zentralen Nord-Süd-Durchfahrt durch die Innenstadt – siehe „Offenbachplatz“ in Bild 57 – blieben im einstelligen Bereich. Verlagerungen erfolgten demnach großräumiger.

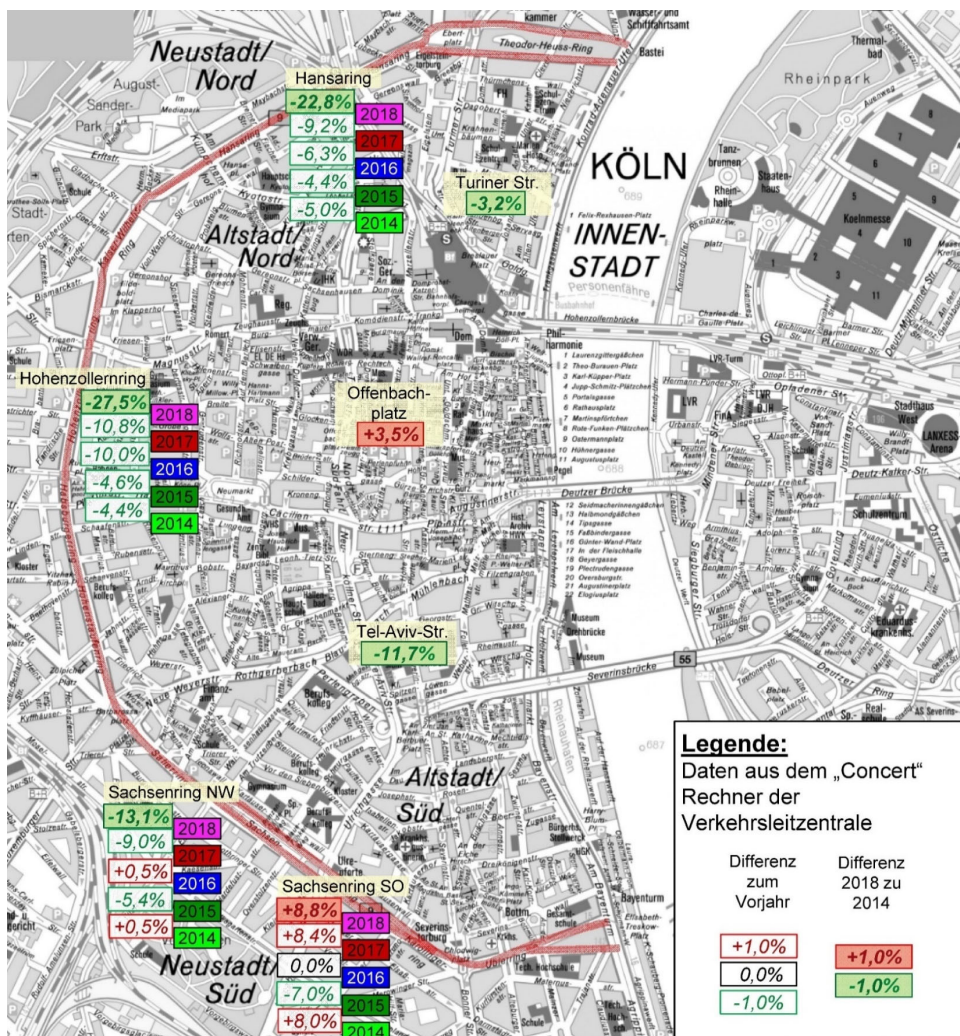


Bild 57 | Kfz-Verkehrsbelastungen auf den Ringen von 2014 bis 2018: die Auswertung der Messwerte belegt Rückgänge im Umfang von bis zu 27,5 % auf dem zentralen Abschnitt („Hohenzollernring“)

- Analysen mit dem makroskopischen Verkehrsmodell ergaben, dass aus einer kompletten Umsetzung von Tempo 30 im Zuge der Ringe weitere Abnahmen des Kfz-Verkehrs – abschnittsweise zwischen 7 % und 30 % – abgeleitet werden konnten. Verkehrszunahmen auf der parallel verlaufenden, zentralen Innentstadtdurchfahrt würden demgegenüber im einstelligen Bereich bleiben. Die aktuellen Kfz-Verkehrsdaten haben diese Prognosen mittlerweile bestätigt (siehe Seite 24).

- Eine verkehrstechnische Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bei Reduktion auf je einen Kfz-Fahrstreifen pro Richtung ergab, dass an den meisten Knotenpunkten die Umwandlung von Kfz-Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen ohne weitere Maßnahmen ohne maßgebliche Leistungseinbußen im Kfz-Verkehr möglich war. An einigen wenigen Knotenpunkten wurden zusätzliche Maßnahmen empfohlen, beispielsweise Verlängerung eines Rechtsabbiege-Fahrstreifens durch Verschiebung einer Ladezone, Wegnahme eines schwach belasteten Abbiegefahrstreifens in einer zuführenden Radialen, Veränderung der Signalisierung oder Einrichtung eines kurzen, überbreiten Fahrstreifens, der linksabbiegenden und geradeaus fahrenden Pkw eine Parallelaufstellung ermöglicht. Diesen Empfehlungen wurde im Weiteren gefolgt.
- Eine nicht repräsentative Befragung von Zufußgehenden (n=100), Radfahrenden (n=105 auf dem Radfahrstreifen, n=77 auf dem bisherigen Radweg im Seitenraum) und Kfz-Fahrenden (n=79) auf der Pilotstrecke Anfang Juli 2019 ergab, dass:
 - die meisten befragten Radfahrenden (rd. 64 %) und Zufußgehenden (rd. 56 %) hier täglich unterwegs waren, während dies nur für ein Drittel der Kfz-Fahrenden (33 %) zutraf,
 - die überwiegende Mehrheit der Befragten die realisierte Veränderung der Radverkehrsführung mit „sehr gut“ oder „gut“ positiv bewertete, darunter Kfz-Fahrende zu rd. 66 % (24 % und 42 %), Zufußgehende zu rd. 69 % (32 % und 37 %) und Radfahrende zu rd. 98 % (64 % und 34 %),
 - Radfahrende die neue Verkehrsführung zu 73 % mit „sehr gut“ bewerteten, wenn sie auf dem Radfahrstreifen unterwegs waren, dagegen nur zu 52 %, wenn sie auf dem „alten“ Radweg interviewt wurden,
 - die empfundene Konflikthäufigkeit mit dem Radverkehr sich für Zufußgehende deutlich verringert darstellte (rd. 38 %), aber auch Kfz-Fahrende in etwas stärkerem Umfang verbesserte (rd. 18 %) als verschlechterte (rd. 15 %), während rd. 35 % der Zufußgehenden und rd. 61 % der Kfz-Fahrenden hier keine Veränderung gegenüber vorher wahrnahmen,
 - rd. 43 % der befragten Radfahrenden und rd. 36 % der Zufußgehenden den Wunsch nach einem kompletten Rückbau des Radwegs im Seitenraum äußerten.

Deutlich wurde durch die Befragung gleichzeitig, dass vielen weiterhin den Radweg im Seitenraum nutzenden Radfahrenden (rd. 79 %), aber auch einer deutlichen Mehrheit der übrigen Befragten das Projekt „#RingFrei“ garnicht bekannt war.

- Verkehrsbeobachtungen und interbehördliche Abstimmungen ergaben als Grundthema auf der Pilotstrecke vor allem die Akzeptanz des Radfahrstreifens bei Parallelführung mit dem aufgelösten Radweg im Seitenraum sowie das Freihalten des Radfahrstreifens vom Lieferverkehr und Ladevorgängen.

Das Radverkehrsaufkommen auf den Ringen wurde in den Jahren 2010 bis 2023 lediglich punktuell bei Einzelmessungen erfasst. Bei Messungen vor 2015 erfassten dabei im zentralen Abschnitt der Ringe bis zu rd. 5.000 Radfahrende/Tag. In den Folgejahren von 2016 bis 2023 wurden bei Einzelmessungen Werte zwischen 4.000 und 7.000 Radfahrenden/Tag erreicht. Demnach kann auf diesem Ringabschnitt innerhalb der acht Jahre von 2015 bis 2023 von einem Zuwachs um 40 % ausgegangen werden. Ein vergleichbarer Zuwachs ergibt sich auch auf Basis der 18 Dauerzählstellen des Radverkehrs im Bezirk Innenstadt, wenn auch mit stärkeren jährlichen Schwankungen insbesondere im Zeitraum der Corona-Pandemie (Bild 58).

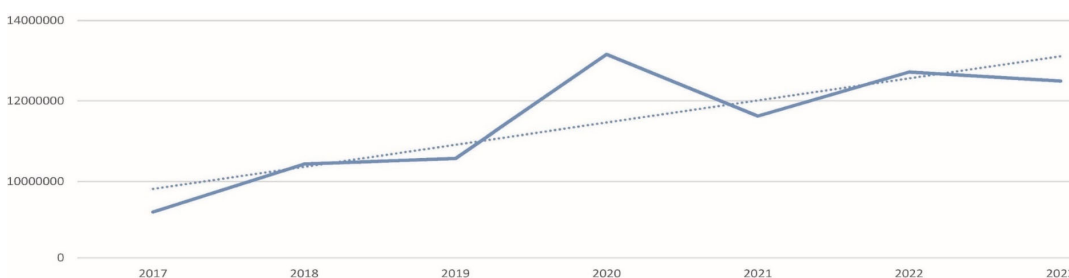


Bild 58 | Entwicklung des Radverkehrsaufkommens im Bezirk Innenstadt auf Basis der seit 2017 bestehenden Dauerzählstellen: Zunahme des Radverkehrs von 2017 bis 2023 um rd. 40 % bei jährlichen Schwankungen, die insbesondere die beiden Jahre der Corona-Epidemie (2020/2021) betrafen; die Kölner Dauerzählstellen sind über einen Link siehe Anhang S. 32 abrufbar

Auf den Ringen selbst war bis dahin keine Dauerzählstelle eingerichtet. Eine im April 2024 eingerichtete Dauerzählstelle auf dem Hohenzollernring nördlich Rudolfplatz und Aachener Straße, die sowohl den Kfz-Verkehr als auch den Radverkehr erfasst, läuft derzeit im Probetrieb. Bild 59 zeigt erste Erkenntnisse für die Zeitspanne vom 10. Mai bis 17. Mai 2024 mit Schwankungen von rd. 10.500-13.500 Kfz/Tag und rd. 5.600-11.200 Radfahrenden/Tag. Der geringste Wert im Radverkehr betrifft dabei den Sonntag (12. Mai), der Spitzenwert den Dienstag (14. Mai). Bild 60 stellt den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr dar.

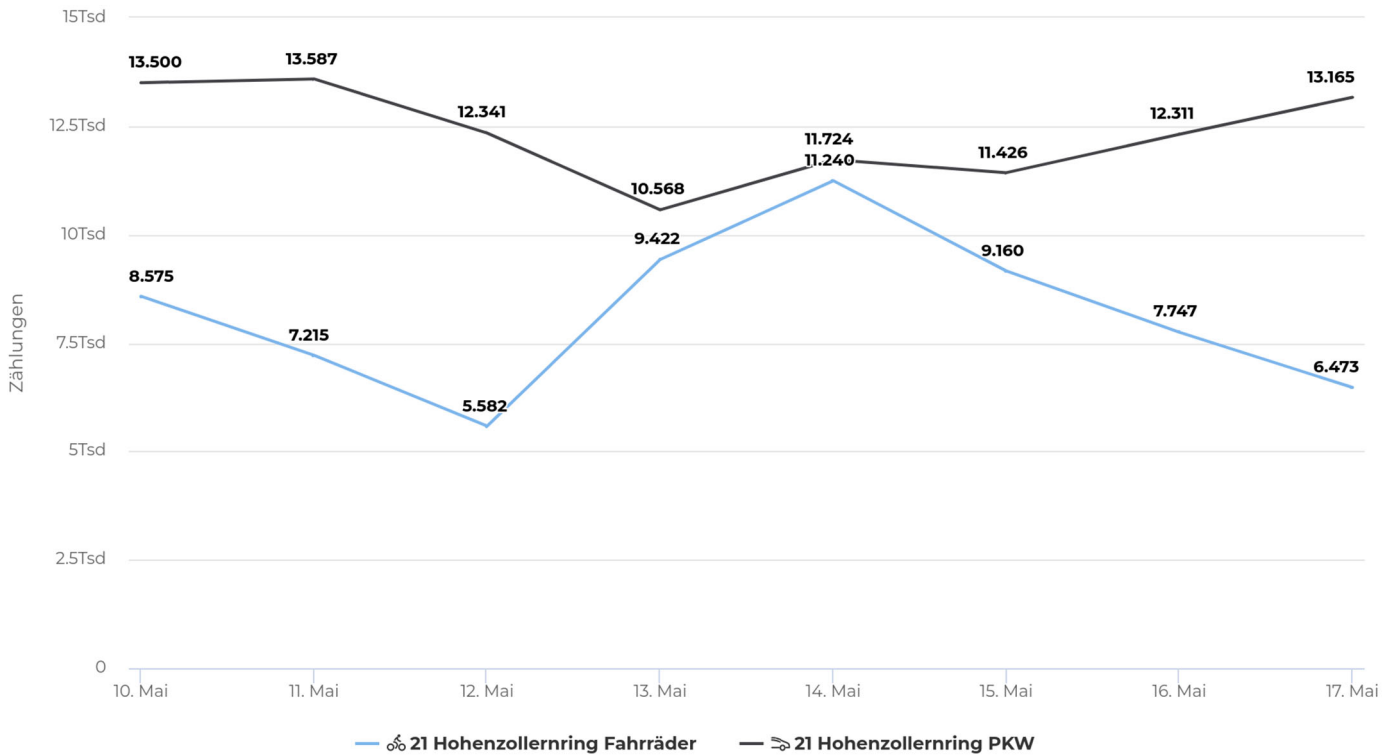


Bild 59 | Kfz- und Radverkehrsaufkommen an der neuen Dauerzählstelle auf dem Hohenzollernring: Schwankungsbreiten von 10.500-13.500 Kfz/Tag und 5.600-11.200 Radfahrenden/Tag an acht Tagen Mitte Mai 2024

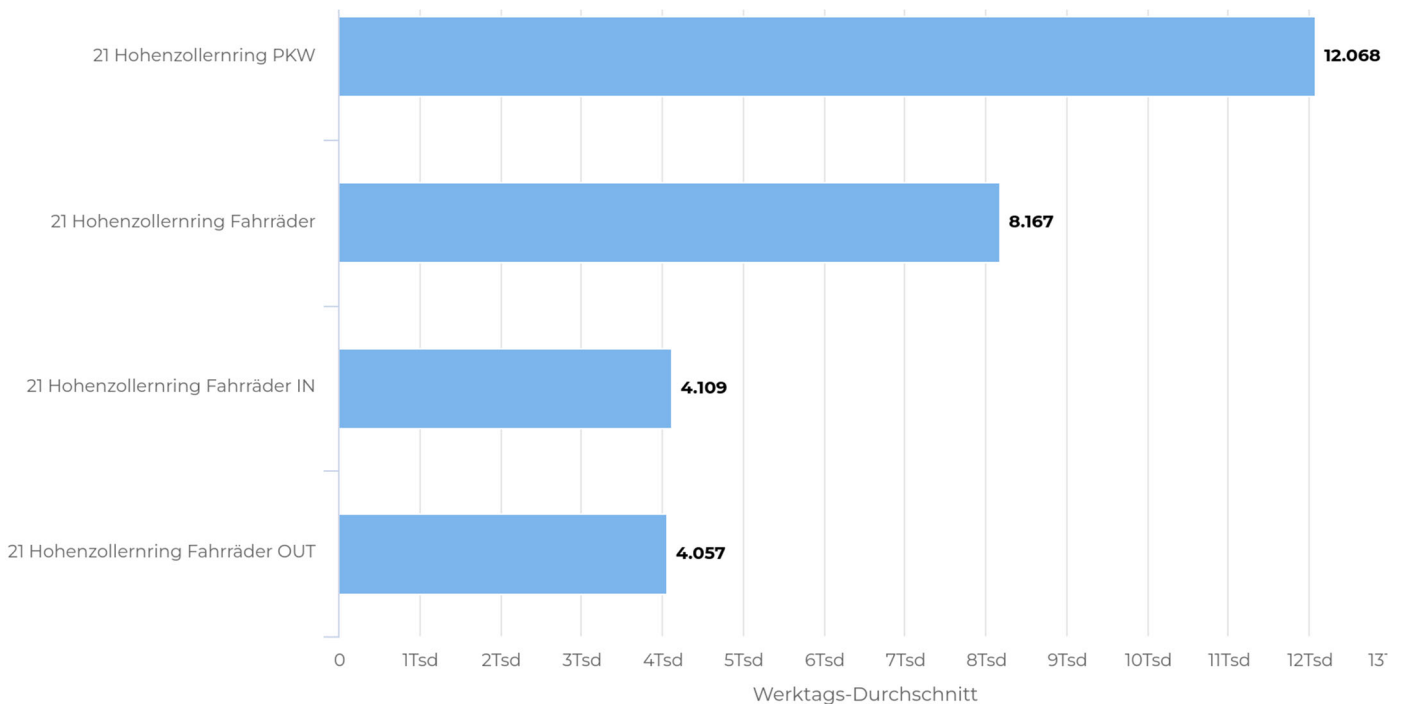


Bild 60 | Kfz- und Radverkehrsaufkommen an der neuen Dauerzählstelle auf dem Hohenzollernring: Durchschnittswerte im Werktagsverkehr (DTVw5) mit rd. 12.000 Kfz/24h und rd. 8.000 Radfahrenden/24h, Letztere mit ausgeglichenem Richtungsbezug

■ Verkehrssicherheit

Der aktuelle Umsetzungsstatus des Gesamtprojektes lässt eine belastbare Aussage zu den Auswirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit noch nicht zu. Hier wären mehrjährige Daten nach Abschluss aller Maßnahmen wünschenswert. Dennoch können erste Erkenntnisse dargelegt werden.

Ein Vergleich der Unfalldaten von 2014/2015 („Vorher“) mit den Daten von 2020/2021 legt nahe, dass durch die konsequente **Umsetzung der Tempo 30-Regelung** auf den Ringen – bei gleichzeitiger Aufhebung der Benutzungspflicht der vorhandenen Radwege im Seitenraum in den entsprechenden Abschnitten – bereits eine deutliche Verringerung der Unfälle mit Personenschaden auf den Ringen von 245 auf 177 Unfälle, d.h. um rd. 28 % erzielt werden konnte. Dabei wurden „Vorher“ 318 Personen verletzt, davon 45 schwer, während im Nachher-Zeitraum noch 181 Personen verletzt wurden, davon 19 schwer. Gleichzeitig gingen die Unfälle mit schwerverletzten Personen absolut von 34 auf 18 zurück und reduzierten sich auch anteilig zu jeweils allen Unfällen mit Personenschaden von vorher 14 % auf nachher 10 %.

19 schwerverletzten und 43 leichtverletzten Zufußgehenden im Vorher-Zeitraum standen drei schwerverletzte und 16 leichtverletzte Personen im Nachher-Zeitraum gegenüber. Im Radverkehr stieg demgegenüber die Verletztenanzahl von „Vorher“ sechs schwerverletzten und 74 leichtverletzten Personen auf 11 Schwerverletzte und 95 Leichtverletzte im Nachher-Zeitraum. Dieser Anstieg korreliert überschlägig mit der Entwicklung im Radverkehrsaufkommen im betrachteten Zeitraum (vgl. Bild 58).

Berücksichtigt werden muss bei dem Vergleich der beiden Zeiträume, dass der Nachher-Zeitraum 2020/2021 in die Zeit der Corona-Pandemie fällt. Ein Vergleich der Unfallentwicklung in den beiden betrachteten Zeiträumen auf den Ringen mit derjenigen im Kölner Stadtgebiet insgesamt – Basis hierfür bieten die jährlich veröffentlichten Polizeilichen Unfallstatistiken für das Stadtgebiet Köln – untermauert allerdings bezogen auf die nachfolgenden Aspekte die positive Wirkung der umgesetzten Tempo 30-Regelung:

- Zunahme der Anzahl Schwerverletzter um rd. 2 % in der Gesamtstadt, demgegenüber Abnahme um rd. 58 % auf den Ringen,
- Abnahme der Anzahl Leichtverletzter um rd. 12 % in der Gesamtstadt, demgegenüber Abnahme um rd. 41 % auf den Ringen sowie
- Abnahme der zu Fuß Verunglückten um rd. 28 % in der Gesamtstadt, demgegenüber Abnahme um rd. 69 % auf den Ringen.

Lediglich im Radverkehr lag die Zunahme der Anzahl verunglückter Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Ringen mit rd. 34 % im betrachteten Zeitraum über derjenigen in der Gesamtstadt mit rd. 27 %. Dies könnte wie weiter oben dargelegt mit einer gegenüber der gesamtstädtischen Entwicklung überproportionalen Zunahme des Radverkehrs im zentralstädtischen Bereich und speziell auf den Ringen zusammenhängen.

Berücksichtigt man die weitere Unfallentwicklung in den beiden Folgejahren 2022 und 2023, so bestätigt die aktuelle Datenlage grundsätzlich die positiven Tendenzen im Vergleich zum „Vorher“-Zeitraum 2014/2015 auch **nach weitgehender Maßnahmenumsetzung auf den Ringen** und stellt sich wie folgt dar:

- Zunahme der Anzahl Schwerverletzter um rd. 2 % in der Gesamtstadt, demgegenüber Abnahme um rd. 33 % auf den Ringen,
- Zunahme der Anzahl Leichtverletzter um rd. 4 % in der Gesamtstadt, demgegenüber Abnahme um rd. 19 % auf den Ringen sowie
- Abnahme der zu Fuß Verunglückten um rd. 13 % in der Gesamtstadt, demgegenüber Abnahme um rd. 29 % auf den Ringen.

Die Anzahl der mit dem Fahrrad – einschließlich Pedelecs – Verunglückten erhöht sich demgegenüber allerdings noch deutlicher, nämlich um rd. 40 % in der Gesamtstadt und um rd. 86 % auf den Ringen. In diesem Zusammenhang ist die erhebliche Zunahme der Anzahl der in den Kalenderjahren 2020 bis 2023 im Vergleich zu den „Vorher“-Jahren 2014 und 2015 auf den Ringen polizeilich registrierten Unfällen von allein, d.h. ohne Fremdeinwirkung verunglückten Radfahrenden (einschl. Pedelec-Fahrenden) auffällig:

Während in den beiden „Vorher“-Jahren 2014 und 2015 sieben Alleinunfälle Radfahrender mit insgesamt einer schwerverletzten Person und sechs leichtverletzten Personen registriert wurden, waren es in den vier Jahren von 2020 bis 2023 insgesamt 73 Alleinunfälle mit 14 Schwer- und 60 Leichtverletzten. Die durchschnittliche jährliche Anzahl allein verunglückter Radfahrender hat sich demnach verfünffacht. (Siehe hierzu auch die Erkenntnisse zum Zülpicher Platz auf S. 27/28.)

Werden die Alleinunfälle aus der Statistik herausgerechnet, liegt der Anteil der Unfälle mit Radverkehrsbeziehung im Vorher-Nachher-Vergleich unter 30 % und korreliert damit weitgehend mit dem Zuwachs des Radverkehrsaufkommens auf den Ringen (Bild 61).

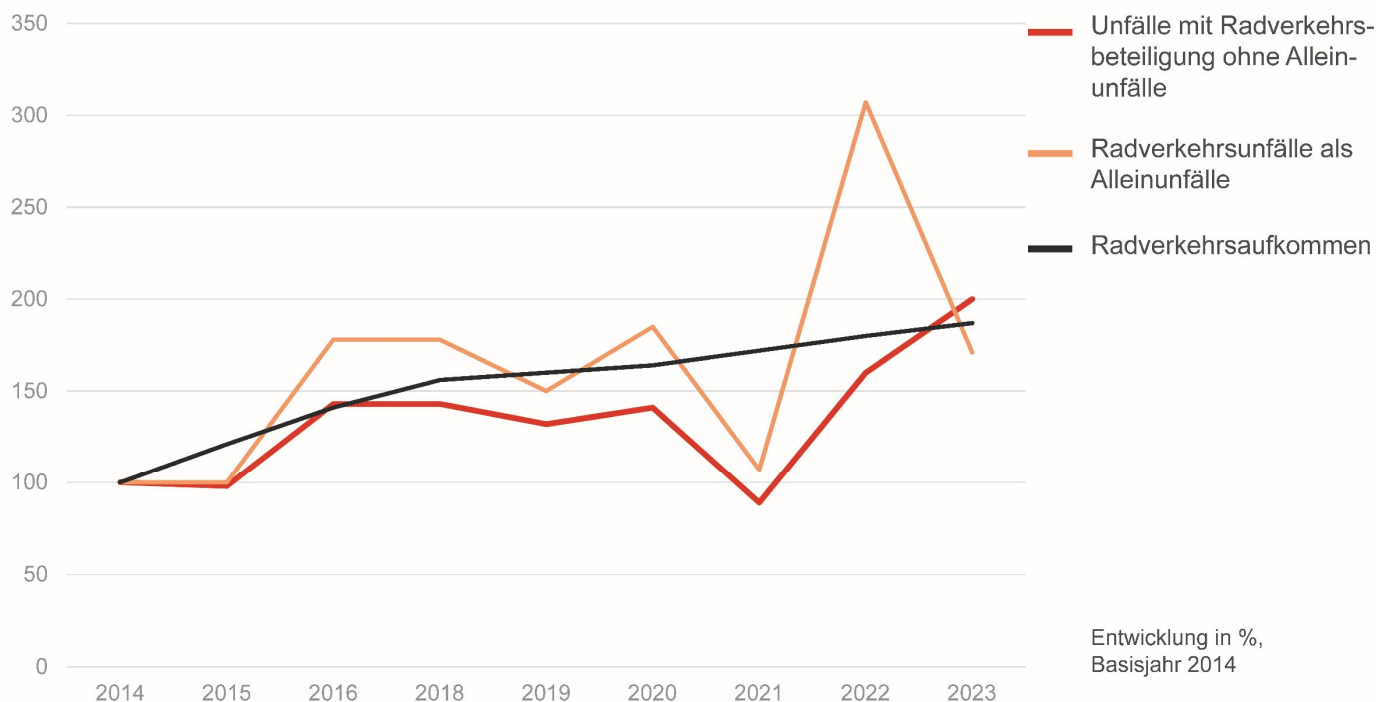


Bild 61 | Entwicklung der Unfälle mit Radverkehrsbeziehung im Vergleich zur Entwicklung des Radverkehrsaufkommens auf den Ringen: Ohne Berücksichtigung der Alleinunfälle im Radverkehr ergeben sich im Zeitraum von 2014 bis 2023 vergleichbare Zunahmen um jeweils rd. 30 %

Dennoch bleibt grundsätzlich die Frage offen, ob der Zuwachs bei den Radverkehrsunfällen auf den Ringen vorrangig auf das zwischenzeitlich deutlich gestiegene Radverkehrsaufkommen zurückgeführt werden kann. Ergänzend kann möglicherweise angenommen werden, dass Alleinunfälle von Radfahrenden in den Jahren 2014/2015 im Bereich der damaligen Radwege im Seitenraum überwiegend nicht polizeilich aufgenommen wurden. Nicht auszuschließen ist darüber hinaus ein Einfluss höherer Fahrgeschwindigkeiten im Radverkehr, die durch die komfortable Führung auf breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn wie auch durch die Zunahme von Pedelecs angenommen werden kann; hierzu gibt es jedoch ebenfalls keine empirischen Erkenntnisse.

Mehrere Einzelunfälle fallen in der Unfallstatistik auf den Ringen nach weitgehender Umsetzung der Maßnahmen besonders auf:

- Im Kalenderjahr 2021 wurde bei einem Abbiegeunfall auf dem Hohenzollernring eine Radfahlerin durch den rechtsabbiegenden Lkw tödlich verletzt. Dieser Unfall ereignete sich jedoch vor Umsetzung des Radfahrstreifens in diesem Abschnitt. Der Lkw hatte zuvor eine knapp 100 m nördlich der Unfallstelle liegende Baustelle angedient.
- Bei einem weiteren Unfall im gleichen Jahr wurden ebenfalls auf dem Hohenzollernring durch einen alkoholisierten Pkw-Fahrer an einer signalisierten Furt vier Zufußgehende beim regelgerechten Überschreiten der Fahrbahn leicht verletzt.

- Im Kalenderjahr 2023 wurde bei einem Überschreitenunfall an einer signalisierten Furt auf dem Saliering eine 81-Jährige, für sie zeigte die Ampel Grün, von einem Rennradfahrer umgefahren, verletzte sich dabei schwer am Kopf und verstarb im Krankenhaus.

Aufgrund der Umstände können diese Unfälle nicht mit den umgesetzten Maßnahmen in Verbindung gebracht werden.

Bezogen auf die **Unfallentwicklung auf der 2018 realisierten Pilotstrecke Hohenstaufenring/Habsburgerring** – sie umfasste den Straßenabschnitt südlich Lindenstraße/Schaafenstraße bis nördlich Zülpicher Platz ohne die beiden genannten Knotenpunkte – ergibt sich aus der Umgestaltung auf Grundlage der Kalenderjahre 2020 bis 2023 eine anhaltend positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit (Bild 62).



Bild 62 | Unfallentwicklung auf der 2018 realisierten Pilotstrecke: Die EUSKa-Auszüge der Jahre 2020 bis 2023 (von links nach rechts dargestellt) weisen nur sehr wenige Unfälle auf dem rd. 400 langen Pilotstreckenabschnitt aus und betreffen überwiegend Fahrnfälle von Radfahrenden sowie Alleinunfälle mit alkoholisierten E-Scootern

Im Vergleich zum Vorher-Zeitraum 2014/2015 ergeben sich folgende Veränderungen:

- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden von durchschnittlich acht auf unter vier Unfälle pro Jahr, das ist rd. ein Unfall je 100 m umgestalteter Straßenraum.
- Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten von durchschnittlich zwei auf unter einen Unfall pro Jahr,

- Rückgang der Unfälle mit Leichtverletzten von durchschnittlich sechs auf drei Unfälle pro Jahr,
- Rückgang der bei Unfällen verletzten Zuzußgehenden von durchschnittlich 1,5 auf 0,5 Personen pro Jahr,
- Rückgang der bei Unfällen verletzten Radfahrenden von durchschnittlich 4,5 auf 2,5 Personen pro Jahr.

Durchweg konnte damit in den dargestellten Zusammenhängen die Anzahl der Unfälle bzw. Verletzten auf der Pilotstrecke gegenüber vorher jeweils halbiert werden. Im Detail ist darüber hinaus festzuhalten, dass in den Jahren 2020 bis 2023 die Alleinunfälle im betrachteten Abschnitt überwogen: drei Unfälle mit alkoholisiert E-Scooterfahrenden (alle leichtverletzt), ein Unfall mit einem Pedelec (schwerverletzt) und sechs Unfälle von Radfahrenden (ein Schwerverletzter und fünf Leichtverletzte) fanden ohne Fremdeinwirkung statt. Darüber hinaus waren zwei „Dooring“-Unfälle mit leichtverletzten Radfahrenden zu verzeichnen sowie ein Abbiegeunfall, bei dem nur die mitfahrende Person leicht verletzt wurde. Der Überschreitenunfall wurde auf die unachtsame Querung der Fahrbahn auf freier Strecke zurückgeführt, der jugendliche Fußgänger wurde dabei von einem Pkw erfasst und schwer verletzt. Der Unfall im Längsverkehr wurde durch einen Pkw verursacht, der eine Radfahrende im Vorbeifahren touchierte und dabei leicht verletzte.

Die Anzahl der Unfälle zwischen Pkw und Radfahrenden blieb in allen Vergleichsperioden nahezu gleich. Unfälle mit schweren Unfallfolgen (schwerverletzt oder getötet), bei denen Radfahrende als „Beteiligter 2“ und damit als Unfallopfer gelistet wurden, betrafen in den Jahren 2022 und 2023 lediglich jeweils einen Unfall: 2022 eine Kollision zwischen Lkw und Rad am Barbarossaplatz, 2023 eine Kollision zwischen Pkw und Rad am Hohenstaufenring.

Der **Zülpicher Platz** stellt im mehrjährigen Unfallgeschehen offenbar einen Sonderfall dar (Bild 63).

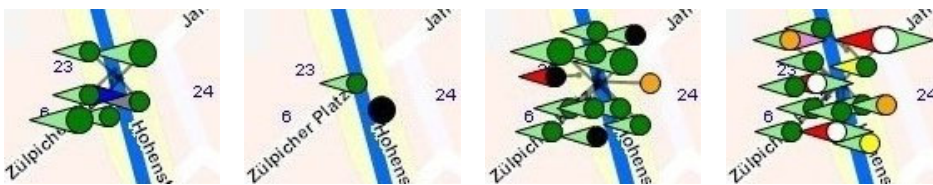


Bild 63 | Unfallentwicklung auf dem Zülpicher Platz seit 2020: Die EUSKa-Auszüge der Jahre 2020 bis 2023 (von links nach rechts dargestellt) zu dem unmittelbar südlich an die Pilotstrecke anschließenden Knotenpunkt weisen für die Jahre 2022 und 2023 eine auffällige Zunahme gegenüber den beiden Vorjahren auf. Fahrnfälle von Radfahrenden überwiegen im Unfallgeschehen (Symbole siehe Legende in Bild 62)

13 Unfälle mit Personenschaden waren hier in den beiden Jahren 2014/2015 verortet, demgegenüber acht Unfälle in den beiden „Pandemie-Jahren“ 2020/2021 und 27 Unfälle in beiden Jahren 2022/2023. Aus den Detailinformationen zum Unfallgeschehen wird ersichtlich, dass 17 der 27 Unfälle im Bereich Zülpicher Platz Alleinunfälle von Radfahrenden betrafen, in 11 Fällen mitverursacht durch die hier in der Fahrbahn liegenden Stadtbahnngleise – hier kreuzen sich die Gleise auf den Ringen mit denjenigen im Zuge von Zülpicher Straße und Jahnstraße, zudem liegt hier eine Gleisweiche mit Gleisbogen von der Jahnstraße in Richtung südliche Ringe / Barbarossaplatz. 2020/2021 fanden sechs von acht Unfällen Radfahrender ohne Fremdeinwirkung statt, einer davon gesichert mit Gleisbezug. 2014/2015 wurde hier lediglich einer von 13 Radfahrnfällen als Alleinunfall registriert.

Die besondere Bedeutung des Unfallgeschehens auf dem Zülpicher Platz nach Umgestaltung der Ringe zeigt sich, wenn man die auf S. 26 dargelegten Unfallzahlen auf dem gesamten Ringstraßenzug berücksichtigt: Demnach waren in diesem Knotenpunkt allein 23 von insgesamt 73 Alleinunfällen mit Personenschaden im Radverkehr sowie vier von 14 Schwerverletzten und 20 von 60 leichtverletzten Radfahrenden zu verzeichnen. Das Unfallgeschehen in diesem Knotenpunkt wird daher auch in den kommenden Jahren weiter zu beobachten sein. Gleichwohl erscheint ein Zusammenhang mit den realisierten Radverkehrsmaßnahmen auf den Ringen nicht gegeben, vielmehr stehen offenbar spezifische Ortsbezüge im Vordergrund.

Wenn man von der Besonderheit des Unfallgeschehens am Zülpicher Platz absieht und wenn man die deutliche Steigerung der Anzahl Radfahrender auf den Ringen in den Jahren seit Realisierung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn – bei gleichzeitigem Rückgang der Kfz-Verkehrsmengen – berücksichtigt,

deuten die Unfalldaten insgesamt eine wirksame Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die umgesetzten Maßnahmen an. Gleichwohl bleibt die Unfallentwicklung über einen längeren Zeitraum abzuwarten, bevor zuverlässige Aussagen zu den langfristigen Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen getroffen werden können.

■ Nutzungsaspekte

Bereits die Untersuchungen und Beobachtungen auf der Pilotstrecke auf dem Hohenstaufenring (vgl. Abschnitt „Verkehrsaufkommen und Verkehrsablauf“) wiesen auf Probleme hinsichtlich der Akzeptanz des Radfahrstreifens bei gleichzeitig noch nicht zurückgebautem altem Radweg im Seitenraum (Bild 64; vgl. auch Bilder 51 und 52) sowie des Freihaltens des Radfahrstreifens vom Lieferverkehr bzw. der neuen Ladezonen von Kurzparkvorgängen hin. Selbst gelbe Markierungen auf der Fahrbahn und in den Einfahrtbereichen auf den alten Radweg sowie ergänzende Beschilderung, Aufstellen von Baken u.ä. konnten nicht verhindern, dass über einen längeren Zeitraum noch relativ viele Radfahrende im Seitenraum statt auf dem neuen, breiten Radfahrstreifen unterwegs waren. Dies hat sich mittlerweile weitestgehend gelegt, die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn wird von den allermeisten Radfahrenden angenommen. Kontrollen des Park- und Lieferverkehrs bleiben dagegen notwendig.

Radfahrende auf dem neuen Radfahrstreifen sehen sich andererseits weiterhin mit unaufmerksamen Kfz-Fahrenden konfrontiert (Bild 65). Letzteres gilt vor allem im Bereich von Knotenpunkten mit zwischen Kfz-Fahrstreifen verlaufenden Schutzstreifen für den Radverkehr wie auch in denjenigen Abschnitten, in denen die optimale Lösung des 2,50 m breiten Radfahrstreifens nicht realisiert werden konnte.

Mittlerweile lässt sich auf den Ringen eine vielfältige Nutzung durch Radfahrende in einer breiten Altersspanne und mit Fahrrädern unterschiedlichster Bauart erkennen (Bilder 66 bis 68). Die Breite des Radfahrstreifens kommt insbesondere Lasten- und Transportfahrrädern (siehe Bild 68) sehr zugute. Ein weiterer positiver Nebeneffekt (Bild 69): Rettungsfahrzeuge können diesen im Einsatzfall mitbenutzen.

Insgesamt betrachtet ergibt sich auch ohne aktuelle, zuverlässige Messdaten das Bild eines angemessenen Geschwindigkeitsniveaus im verbliebenen Kfz-Verkehr, eines guten, angemessenen „Miteinanders“ der Verkehrsarten wie auch eines wachsenden Radverkehrsaufkommens im Zuge der Ringe, das zu bestimmten Tages- und Jahreszeiten bereits zu Kapazitätsengpässen auf den neuen Radverkehrsanlagen führt (Bilder 70 und 71). Gleichzeitig führte die Auflösung der Radwege im Seitenraum dort zu einer deutlichen Verringerung der Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden sowie sich Aufhaltenden, insbesondere auch im Bereich der Warteflächen für Zufußgehende an den signalisierten Fußgängerfurten.



Bilder 64 und 65 | Anpassungsschwierigkeiten im Rad- und im Autoverkehr: Radfahrende nehmen das neue Angebot des breiten Radfahrstreifens auf der Fahrbahn trotz vielfältiger „Hinweise“ im Seitenraum nur zögerlich an (linkes Bild), Kfz-Fahrende verunsichern durch unaufmerksames Verhalten auf dem Radfahrstreifen Radfahrende trotz der deutlich verbesserten Sichtbarkeit



Bilder 66 bis 69 | Nutzungsvielfalt auf dem breiten Radfahrstreifen: gute Rahmenbedingungen für Menschen unterschiedlichen Alters und Fahrräder unterschiedlichster Bauart, selbst für Rettungsfahrzeuge im Einsatz geeignet



Bilder 70 und 71 | Erste Hinweise auf Kapazitätsengpässe: das weiterhin steigende Aufkommen und die verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten im Radverkehr führen – nicht nur auf den Ringen – mittlerweile selbst auf dem breiten Radfahrstreifen zu mehrspurigem Fahrverhalten und Überholvorgängen zwischen Radfahrenden wie auch zur Mitnutzung des parallelen Kfz-Fahrstreifens durch schnelle Radfahrende

Der besondere Gewinn der Auflösung des Radwegs im Seitenraum und Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn für die Aufenthaltsqualität auf den Kölner Ringen ist vor allem in der wärmeren Jahreszeit

unübersehbar (Bild 72). Sie hat offenbar auch zu einem weiteren Zuwachs im Fußverkehr und in Bezug auf die anrainenden städtebaulichen Nutzungen geführt.



Bild 72 | Aufenthalt und Außergastronomie: die Verlagerung des Radverkehrs vom Seitenraum auf die Fahrbahn und angepasste Neugestaltung der Flächen haben die Aufenthaltsqualität, die Bedingungen für den Fußverkehr und die Erreichbarkeit der anrainenden Nutzungen auf den Kölner Ringen in vielen Bereichen nachhaltig verbessert

Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Die Planungsverwaltung bewertet die Umgestaltung aktuell als „weiterhin sehr positiv“ und ergänzt dazu, dass mit der Ausstattung von zwei weiteren Ringabschnitten mit Radfahrstreifen in 2024 (Hansaring, Barbarossaplatz) das Ziel, auf den gesamten Kölner Ringen eine einheitliche Radverkehrsinfrastruktur anzubieten, weitestgehend erreicht sei. Geprüft werden derzeit ergänzende und optimierende Maßnahmen wie u.a. die Umsetzung einer „Grünen Welle“ für den Radverkehr, die Umsetzung bislang zurückgestellter Radverkehrsführungen an einzelnen Knotenpunkten sowie eine Optimierung der Zuwegungen zwischen den Radverkehrsanlagen auf den Ringstraßen und dem Rheinradweg.

Auf die Frage, welche Empfehlungen anderen Kommunen gegeben werden könne, die eine vergleichbare Umgestaltung planen, wird darauf verwiesen, dass „die Umwandlung von Fahrspuren in Radfahrstreifen ... ein (relativ) einfach umzusetzendes Instrument (ist), um im Hauptnetz sichere Radverkehrsanlagen im Sichtfeld der Kfz-Führenden mit einer hohen Kapazität anzubieten. Die Radverkehrsführung an den Knotenpunkten bedarf der besonderen Betrachtung, wobei sich an den Kölner Ringen die stufenweise Umsetzung bewährt hat. Dabei wurden auch Zwischenlösungen eingeschaltet, die in der Folge weiterentwickelt wurden bzw. werden. Komplementäre Maßnahmen sind von zentraler Bedeutung, insbesondere die Umwandlung von Kurzzeitparkplätzen in Ladezonen (um den Radfahrstreifen von Lieferverkehr freizuhalten) sowie die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellplätze, um die Gehwegbereiche von

Fahrradabstellplätzen freizuräumen. Insgesamt hat insbesondere auch der Fußverkehr durch die Verlegung des Radverkehrs in den Bereich der Fahrbahn erheblich profitiert.“

Das Gestaltungsprinzip der Umwandlung von äußeren Kfz-Fahrbahnen in Radfahrbahnen wurde zwischenzeitlich als ein zentrales Grundprinzip zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs im Bereich der Kölner Innenstadt eingesetzt, u.a. auf den Achsen Magnusstraße und Christophstraße sowie auf Streckenabschnitten der zentralen Nord-Süd-Achse und der Ost-West-Achse.

Vonseiten der Straßenverkehrsbehörde erfolgte mit Bezug auf die derzeitige personelle Engpasssituation keine eigene Stellungnahme.

Die Polizei bewertet die Gesamtmaßnahme „überwiegend positiv“, sieht die aktuelle Entwicklung in den letzten beiden Kalenderjahren 2022 und 2023 aufgrund der leicht ansteigenden Tendenz allerdings eher kritisch. Sie weist gleichzeitig darauf hin, dass die Ursachen hierfür dort nicht bekannt seien.

Langfristige Entwicklungsideen

Studierende des Masterstudiengangs Städtebau NRW, einem Verbundstudiengang von fünf nordrhein-westfälischen Hochschulen (Hochschule Bochum, FH Dortmund, TH Köln, TH Ost-Westfalen-Lippe und Universität Siegen) befassten sich in einem Studienprojekt im Jahr 2021 mit Möglichkeiten einer langfristigen städtebaulichen Entwicklung der Kölner Ringe, bereiteten ihre Ideen und Ausarbeitungen in einer 40-seitigen Dokumentation auf und präsentierten sich im Juli 2021 in einer multimedialen Ausstellung mit Begleitprogramm (Bild 73).



Bild 73 | Städtebauliche Entwicklungspotentiale für die Ringe aus studentischer Sicht: Dokumentation der Ideen und Ausarbeitungen von Studierenden des Masterstudiengangs Städtebau NRW von 2021 (links: Titelseite), Ausstellungsraum mit begehbarem Plan und weiterführenden Aktionsangeboten (oben rechts), vielschichtige Analysen (Mitte unten) und zentrale Entwurfsleitplanken des Projektes (unten rechts), online veröffentlicht unter <https://www.7km.koeln/> (letzter Zugriff am 09.04.2024)

Kernidee des Studienprojektes war es, die Verkehrsfunktion der Ringstraßen in Teilbereichen weiter aufzulösen zugunsten eines multifunktional nutzbaren, städtebaulichen Gesamttraums, der einerseits an die vielfältigen, heute vorhandenen Nutzungen und gleichzeitig an die historischen Bezüge des im Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer im 19. Jahrhundert erbauten ehemaligen Prachtboulevards anknüpfen sollte.

Die in Bild 73 dargestellte „Psychogeographische Karte“ und dem Projekt zugrunde gelegten „Entwurfsleitplanken“ machen deutlich, dass die Ringe weitaus mehr Dimensionen aufweisen als ihre verkehrliche Funktion.

Ausgewählte Informationen zum Projekt finden sich auf der Webseite www.7km.koeln der Initiative #RingFrei bis auf Weiteres online im Netz.

Quellenhinweise

Die Fotos Nr. 6-11 sowie Pläne (Bilder 12 und 13), Grafiken (Bilder 3-5 und 57 bis 61), Erläuterungsberichte und sonstige Unterlagen wurden vom Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln, die EUSKa-Auszüge (Bilder 62 und 63) und Verkehrsunfalldaten vom Polizeipräsidium Köln, Direktion Verkehr bereitgestellt; die Inhalte in Bild 73 zum Projekt von Studierenden des Masterstudiengangs Städtebau NRW (siehe <https://master-staedtebau-nrw.de/>) sind der Webseite <https://www.7km.koeln> der Initiative #RingFrei entnommen; übrige Fotos: Karl Heinz Schäfer, TH Köln; die Urheberrechte liegen bei den jeweils Genannten. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

Links zu aktuellen Informationen zum Radverkehr in Köln (letzter Zugriff am 01.07.2024)

- Radfahren in Köln: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/index.html>
- Radverkehrsführung Ringe: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/67217/index.html>
- Dauerzählstellen Radverkehr Köln: https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=677&cnw_autotranslate=de

Kontakt

Stadt Köln, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Stadthaus Deutz – Westgebäude, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
Email: nachhaltige-mobilitaetsentwicklung@stadt-koeln.de

Masterstudiengang Städtebau NRW; c/o. TH Köln, Fakultät für Architektur (Kontaktmailadresse: Prof. Yasemin Utku: yasemin.utku@th-koeln.de)

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat
Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin
T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Dr.-Ing. Isabelle Dembach | Prof. Karl Heinz Schäfer
Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/ Köln 07/2024