



INITIATIVE RADSCHNELLWEG BERGISCH GLADBACH - KÖLN

Teil 1 - Zusammenfassung

Teil 2 - Machbarkeitsstudie

Teil 3 - Ausführungsplanung

Radschnellverbindung Bergisch Gladbach – Köln

Abschnitt von Stadtgrenze Köln bis Buchheim Frankfurter Straße

Autor: *Horst Hülsen*

Redaktionsteam: *Christoph Claes*
Günter Hermkes
Horst Kriebeler
Marc Schneider
Bernhard Werheid

Endredaktion/Digitale Fassung: *Markus Gierling*

Sprecher der Initiative *Dr. Helmut Röscheisen*
Günter Hermkes

Impressum:

Herausgeber:

Initiative Radschnellweg Bergisch Gladbach – Köln

ViSdP: Dr. Helmut Röscheisen

kontakt@radschnellweg-gl-k.de

In der überparteilichen und überverbandlichen Initiative wirken Mitglieder verschiedener gesellschaftlicher Organisationen wie ADFC, Arbeitsgruppen von Parteien, Bürgerinitiativen und Bürgervereine, BUND, Pro Velo, VCD und Einzelpersonen mit.

Zum Autor:

Dipl.-Ing. Horst Hülsen hat in seiner langjährigen Tätigkeit als Verkehrsingenieur an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen mitgearbeitet sowie Bundesländer und Kommunen bei der Lösung von Radfahrerproblemen beraten.

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 - Zusammenfassung	4
Teil 2 - Machbarkeitsstudie.....	6
1. Grundsätze und Qualitätsanforderungen.....	6
2. Realisierung und Vorgehensweise.....	6
3. Analyse des derzeitigen Zustandes der Route	7
4. Routenvorschlag für einen sicheren Radverkehr	9
4.1. Gierather Straße.....	9
4.2. Strundener Straße	11
4.3. Hatzfeldstraße.....	12
4.4. Dabringhauser Straße	14
4.5. Iddelfelder Straße	15
4.6. Kochwiesenstraße und Burgwiesenstraße	16
4.7. Wichheimer Straße	17
4.8. Elisabeth-Schäfer-Weg.....	18
5. Potenzialgewinne und Kostenabschätzung	22
6. Öffentlichkeitsarbeit.....	22
Teil 3 - Ausführungsplanung	23
7. Ausführung.....	23
7.1. Allgemeines.....	23
7.2. Gierather Straße - Abschnitt Stadtgrenze bis Refrather Straße	24
7.3. Gierather Straße - Abschnitt Refrather Straße bis Penningsfelder Weg	25
7.4. Gierather Straße - Abschnitt Penningsfelder Weg bis Strundener Straße	26
7.5. Strundener Straße - Abschnitt Gierather Straße bis Gemarkenstraße	27
7.6. Strundener Straße - Abschnitt Gemarkenstraße bis Dellbrücker Hauptstraße.....	28
7.7. Hatzfeldstraße.....	29
7.8. Übergangsbereich vom Grafenmühlenweg zur Dabringhauser Straße	30
7.9. Dabringhauser Straße	31
7.10. Iddelfelder Straße	32
7.11. Kochwiesenstraße	33
7.12. Burgwiesenstraße - Abschnitt Kochwiesenstraße bis Isenburger Kirchweg	34
7.13. Burgwiesenstraße - Abschnitt Isenburger Kirchweg bis Wichheimer Kirchweg	35
7.14. Wichheimer Kirchweg	36
7.15. Wichheimer Straße - Abschnitt Wichheimer Kirchweg bis Chemnitzer Straße.....	37
7.16. Wichheimer Straße - Abschnitt Chemnitzer Straße bis Elisabeth-Schäfer-Weg	38
7.17. Elisabeth-Schäfer-Weg - Abschnitt Wichheimer Straße bis Anliegerfahrbahn Buchheimer Ring.....	39
7.18. Elisabeth-Schäfer-Weg - Abschnitt Anliegerfahrbahn Buchheimer Ring bis Herler Straße	40
7.19. Elisabeth-Schäfer-Weg - Abschnitt Herler Straße bis Frankfurter Straße.....	41
8. Quellenverzeichnis.....	42
9. Definitionen.....	42

Teil 1 - Zusammenfassung

Hauptziel der Initiative ist es, die heute schon attraktive Route zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung der Konflikte mit dem übrigen Verkehr zu ertüchtigen, dort weiteren Radverkehr zu bündeln und Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen

- durch jeweils geeignete Elemente auf den Streckenabschnitten wie Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen bzw. beim Fahren im Mischverkehr auch nur durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs,
- durch sichere und für Radfahrer attraktive Lösungen an den Knotenpunkten wie Bevorrechtigung des Radverkehrs oder Sicherung durch fahrradfreundliche Lichtsignalanlagen sowie
- durch eine durchlaufende Führung und Wegweisung mit einem Routen-Logo und einer z.B. grünen Leitmarkierung.

Teil 2 der Arbeit umfasst eine Machbarkeitsstudie, die im Wesentlichen den derzeitigen Zustand der Route, auch im Hinblick auf einen sicheren Radverkehr, analysiert.

In Teil 3 beschäftigt sich die Ausführungsplanung mit den detaillierten Bestandsdaten der einzelnen Streckenabschnitte, der erforderlichen Maßnahmen und deren voraussichtlichen Kosten.

Die von der „Initiative Radschnellweg Bergisch Gladbach – Köln“ als Radschnellverbindung vorgeschlagene Route führt über das vorhandene Straßennetz mit Vorrang für den Radverkehr in möglichst direktem Weg durch Anliegerstraßen und selbständige Geh- und Radwege. Parallele Wege durch Grünanlagen und Waldgebiete, wie bei der RadPendlerRoute vorgesehen, entfallen. Damit unterscheidet sich die Radschnellverbindung diametral von der RadPendlerRoute.

Die Route beginnt in Bergisch Gladbach am Refrather Weg, verläuft dann im Zuge der ehemaligen Trasse der Straßenbahn und des Rodemich und überquert in der Gierather Straße die Kölner Stadtgrenze. Sie verläuft weiter über Strundener Straße, Hatzfeldstraße, Dabringhauser Straße, Iddelfelder Straße, Kochwiesenstraße, Burgwiesenstraße, Wichheimer Straße und Elisabeth-Schäfer-Weg bis zur Frankfurter Straße (vgl. Bild 1).

Der weitere vorgesehene Streckenverlauf führt vorbehaltlich einer Detailuntersuchung über die Kopernikusstraße, am Leonardo Hotel vorbei auf einem Verbindungsweg zwischen Waldecker Straße und Kalk-Mülheimer Straße, entlang der Straße des 17. Juni, über die Gummersbacher Straße, hinter der Lanxess Arena und dem Stadthaus und über die Überführung direkt zum Deutzer Bahnhof. Ein Abzweig führt ab dem Elisabeth-Schäfer-Weg über die Arnsberger Straße zum Wiener Platz.

Die Strecke der Radschnellverbindung wird bis zum Ende des Elisabeth-Schäfer-Weges schon heute von vielen Radfahrern im Alltagsradverkehr befahren, da sie wegen der direkten Führung und des in vielen Abschnitten geringen Kfz-Verkehrs für Radfahrer ein relativ sicheres und zügiges Fahren ermöglicht. Aufgrund einer Zählung in den morgendlichen Spitzenstunden ergibt sich in Buchheim ein Radfahreraufkommen von mindestens 2000 Radfahrer/Tag. Die Strecke ist so eine Hauptverbindung des Radverkehrs im rechtsrheinischen Köln. Sie ist außerdem in weiten Teilen mit einer Knotenpunkt-Route des Rheinlands identisch, die aus dem Bergischen zu den Rheinradwegen führt.

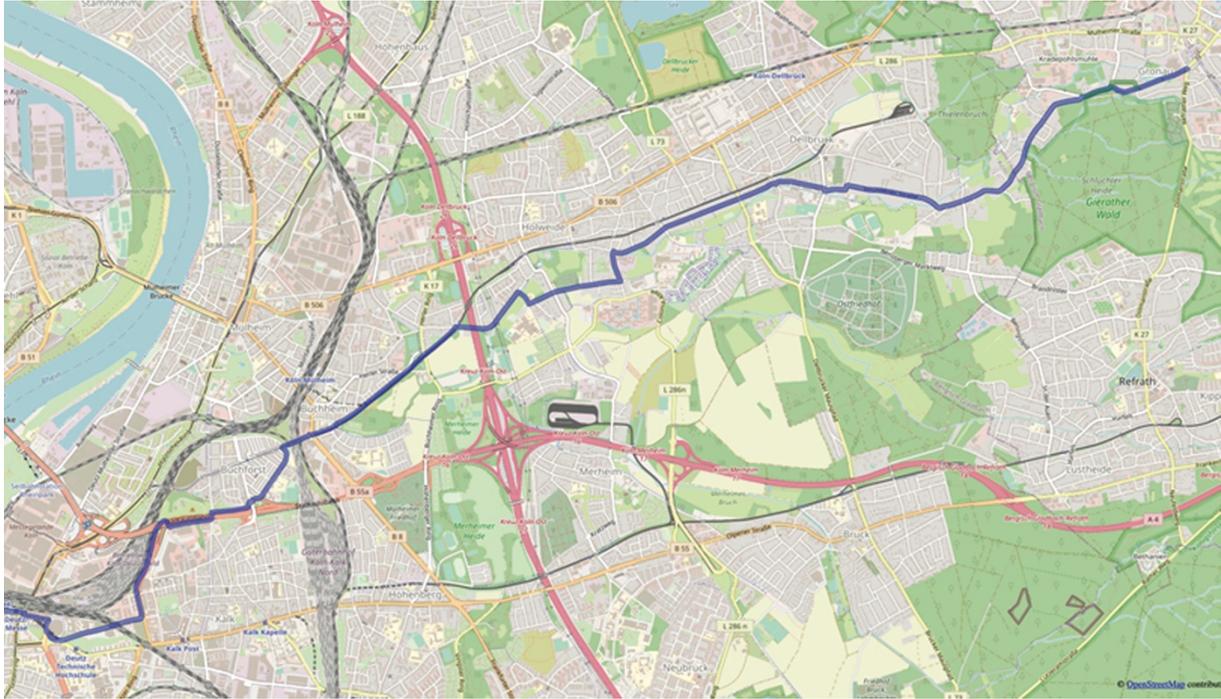


Bild 1: Radschnellverbindung Bergisch Gladbach – Köln

Die Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs sind auf der gesamten Strecke so gering, dass die einzelnen Abschnitte den Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) für Mischverkehr auf der Fahrbahn genügen. Die Straßen und Wege sind außerdem durchgehend asphaltiert oder gepflastert und zudem beleuchtet. Eine Belastung der parallelen Grünanlagen und eine umwegige Führung sind so nicht erforderlich.

Die RadPendlerRoute, die bisher von der Verwaltung bevorzugt wird, scheut dagegen die Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Autoverkehr und weicht auf teilweise ungesicherte Strecken durch Grünanlagen und Waldflächen aus.

Die Route führt wie die Rad-Pendler-Route zu allen in Dellbrück, Holweide und Buchheim gewünschten Zielen des Radverkehrs wie den Schulen und der AXA. Auch die Straßenbahndaltestelle Thienenbruch ist über eine kurze Strecke erreichbar.

Teil 2 - Machbarkeitsstudie

1. Grundsätze und Qualitätsanforderungen

Die gewählte Route für die Radschnellverbindung von Bergisch Gladbach nach Köln soll folgenden Anforderungen genügen:

Die Radfahrer sollen zügig und sicher zu ihrem Ziel kommen. Dabei soll möglichst überall eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht werden können.

- Die Route soll nicht unmittelbar verständliche Umwege vermeiden und nicht über Wege durch Grünanlagen oder Landschaftsschutzgebiete führen, da diese in der Regel nicht den Fahrkomfort gut ausgebauter Straßen aufweisen und dort außerdem Spaziergänger oder spielende Kinder belästigt werden könnten.
- Um eine gute Anbindung zu gewährleisten, muss die Route zentral durch die Bebauung geführt werden.
- An den Knotenpunkten und Querungsstellen ist der Radverkehr sicher und auch für die kreuzenden Verkehre deutlich zu führen. Eine Bevorrechtigung der Route ist anzustreben.
- Die Radfahrer sollen durch eine kontinuierliche Radverkehrs-Wegweisung geleitet werden.
- Bei der Ausführung sollte weitgehend die vorhandene Infrastruktur verwendet werden, damit die Realisierung möglichst kostengünstig wird.

Im Endstadium soll die Route weitgehend die Qualität einer echten Radschnellverbindung aufweisen mit Fahrradstraßen, breiten selbständigen Radwegen und anderen geeigneten Führungsformen.

2. Realisierung und Vorgehensweise

Die Realisierung kann mit nur geringen baulichen Maßnahmen erfolgen, da die Straßen bezüglich Fahrbahnbreite, Fahrbahnoberfläche, Beleuchtung und Anliegerparken bereits einen hohen Standard aufweisen. Erforderlich sind vor allem Beschilderungen und Markierungen zur Verdeutlichung der Widmung für den Radverkehr und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

Es empfiehlt sich eine schrittweise Realisierung. Das hat u.a. den Vorteil, dass die Wirkung der eingesetzten Maßnahmen beobachtet werden kann und dann ggf. Änderungen und Korrekturen möglich sind.

Im ersten Schritt sollten die kritischen Stellen beseitigt und eine kontinuierliche Radverkehrs-Wegweisung eingerichtet werden und in allen Abschnitten Tempo 30 km/h vorgeschrieben werden. Wo ungeordnetes Parken den fließenden Verkehr stark behindert, ist schon der ruhende Verkehr neu zu ordnen.

Nach einer angemessenen Zeit sowie nach Überprüfung der oben genannten Maßnahmen sollen dann die einzelnen Abschnitte der Route durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Beschilderung und Markierung als Fahrradstraße oder andere geeignete Führungsform zusammen eine echte Radschnellverbindung ergeben.

Diese Maßnahmen sind bei allen Realisierungsschritten durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit in den Medien zu begleiten. Darüber hinaus sollten bei Planung und Umsetzung die Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden, vertreten z.B. durch die jeweiligen Bürgervereine.

3. Analyse des derzeitigen Zustandes der Route

Die vorgeschlagene Trasse beginnt in Bergisch Gladbach am Refrather Weg und verläuft dort im Zuge der ehemaligen Trasse der Straßenbahn (die nach Abschluss der Arbeiten asphaltiert werden muss), des Rodemich und der Gierather Straße und erreicht nach 1,95 km die Kölner Stadtgrenze. Von dort verläuft die Route bis Buchheim weiter im Zuge der Gierather Straße, der Strundener Straße, der Hatzfeldstraße, der Dabringhauser Straße, der Iddelsfelder Straße, der Kochwiesenstraße und der Burgwiesenstraße und über den Verbindungsweg zur Wichheimer Straße und den Elisabeth-Schäfer-Weg bis zur Frankfurter Straße (bis km 9,2, vgl. Bild 1). Für Buchforst und Deutz werden der genaue Verlauf der Route und die Führungsformen z.Zt. noch erarbeitet.

Die Straßen sind bis auf die Gierather Straße alle Anliegerstraßen ohne oder mit nur geringem Durchgangs- bzw. Zielverkehr. Die Gierather Straße als Sammelstraße wird dagegen als überregionaler Schleichweg von und nach Bergisch Gladbach genutzt und muss verkehrsberuhigt werden. Vor allem die Anliegerstraßen weisen schon heute einen nennenswerten Radverkehr auf, der in den morgendlichen Spitzenstunden (7:00 – 9:00 Uhr) mindestens ein Viertel des Gesamtverkehrs ausmacht. Im Zuge der Dabringhauser und der Iddelsfelder Straße beträgt dieser Anteil sogar fast zwei Drittel des Gesamtverkehrs, weil der Kfz-Verkehr hier praktisch nur aus Anliegern besteht. Außerdem ist der Radverkehr morgens deutlich Richtung Köln orientiert: Auf der Strundener Straße fahren 70% der Radfahrer Richtung Westen, auf der Dabringhauser Straße sind es 75%. Damit ist die gewählte Route schon heute eine Hauptverbindung des Radverkehrs im rechtsrheinischen Köln.

Der ruhende Verkehr bereitet in den einzelnen Abschnitten zum gegenwärtigen Zeitpunkt wenig Probleme.

Die größten Auswirkungen parkender Fahrzeuge sind in der Strundener Straße zu beobachten. Hier wird nahezu überall dort, wo es möglich ist, am Fahrbahnrand geparkt, teilweise sogar zu nah an den Bushaltestellen und den Fußgängerschutzinseln. Kraftfahrzeuge, Radfahrer und der Linienbus kommen nicht immer gut durch. Eine Analyse der Parksituation zeigt, dass der ruhende Verkehr nicht nur im Rahmen einer Fahrradstraße umgeordnet werden muss, um einen befriedigenden Verkehrsablauf zu erreichen. Bei einer Neuordnung würden dann höchstens 10% der heutigen Parkplätze entfallen.

In der Hatzfeldstraße befinden sich auf der Südseite Parkflächen außerhalb der Fahrbahn. Auf der Nordseite wird nur zwischen Dellbrücker Hauptstraße und An der Müllerwiese und gegenüber dem REWE-Markt geparkt. Hier stehen bis zu 8 Fahrzeuge halb auf dem dort 1,80m breiten Gehweg, hier wird ein absolutes Haltverbot erforderlich. Der ruhende Verkehr in der Dabringhauser Straße und auf dem Abschnitt Kochwiesen- und Burgwiesenstraße ist gering und stört nicht. Bei Einrichtung einer Fahrradstraße ist aber eine Neuordnung notwendig. In der Iddelsfelder Straße bleibt Parken auf der Fahrbahn erforderlich, aber dort ist der Kfz-Verkehr so gering, dass hier wohl Radfahren im Mischverkehr auch in Zukunft eine mögliche Führungsvariante sein könnte. Das gleiche gilt für den Abschnitt mit Einrichtungsverkehr für Kraftfahrzeuge in der Wichheimer Straße.

Die Route weist bis auf Ausnahmen keine besonderen Vorkehrungen für den Radverkehr bzw. zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs auf. Das ist im Allgemeinen auch nicht erforderlich, die Verkehrsstärken auf allen Straßenabschnitten unterschreiten in den Spitzenstunden deutlich die Grenzwerte der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) für Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn, selbst auf der durch relativ stark mit Zielverkehr zu zwei großen Supermärkten belasteten Hatzfeldstraße. Auf der Gierather Straße fahren allerdings erhebliche überregionale Schleichverkehre über den Penningsfelder Weg zur A 4 und über die Hardthofstraße zum Mauspfad; sie betragen etwa 2/3 des gesamten Kfz-Verkehrs auf dieser Straße. Diese Verkehre müssen unterbunden werden.

Eine Radverkehrs-Wegweisung ist zum Teil als Bestandteil der Fern-Radrouten RadRegion-Rheinland vorhanden. Wegweiser stehen an der Einmündung Strundener Straße / Gemarkenstraße, an der Einmündung Hatzfeldstraße / Grafenmühlenweg (Bild 2) und am Elisabeth-Schäfer-Weg an der Arnsberger Straße am Übergang der Fernroute zur Mülheimer Brücke und zu den Rhein-Radwegen (Bild 3). Ein Richtungswegweiser leitet Radfahrer an der Strundener Straße über die Dellbrücker Hauptstraße.



Bilder 2 und 3: Radverkehrs-Wegweiser als Bestandteil der Fern-Radroute

Probleme für Radfahrer ergeben sich an einigen Knotenpunkten und Querungsstellen. Es sind vor allem der Knotenpunkt der Strundener Straße und der Hatzfeldstraße mit der Dellbrücker Hauptstraße, die Überquerung des Grafenmühlenweges mit der nachfolgenden Engstelle zur Dabringhauser Straße und der Knotenpunkt Kaspar-Düppes-Straße / Schweinheimer Straße / Kochwiesenstraße / Iddelsfelder Straße. Schlecht geregelt ist auch die Querung der Frankfurter Straße vom Elisabeth-Schäfer-Weg zur Heidelberger Straße. Hier muss der gesamte Knotenpunkt umgestaltet werden. Auch die Querungen der bevorrechtigten Straßen Dellbrücker Mauspfad und Neufelder Straße sind nicht optimal. Hier sollte im Zuge der Radschnellverbindung der Radverkehr bevorzugt werden.

4. *Routenvorschlag für einen sicheren Radverkehr*

Die gesamte Trasse in Dellbrück, Holweide und Buchheim lässt sich grob in acht Abschnitte unterschiedlicher Charakteristik unterteilen:

- Gierather Straße
- Strundener Straße
- Hatzfeldstraße
- Dabringhauser Straße
- Iddelfelder Straße
- Kochwiesenstraße und Burgwiesenstraße
- Wichheimer Straße
- Elisabeth-Schäfer-Weg

4.1. *Gierather Straße*

Die Gierather Straße ist auf Bergisch Gladbacher Gebiet ausreichend breit (> 7 m). Die wechselseitig angeordneten Parkplätze sollten aber einseitig auf die Westseite gelegt werden und die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden.

Auf Kölner Gebiet reduziert sich die Breite der Fahrbahn bis zur Kurve an der Refrather Straße auf 6 m (Bild 4).



Bild 4: Gierather Straße zwischen Stadtgrenze und Refrather Straße

Zwischen Refrather Straße und Penningsfelder Weg befinden sich auf der westlichen Seite Parkbuchten, Parken außerhalb der Fahrbahn ist auch im Bereich kurz vor der Freiwilligen Feuerwehr möglich (Bild 5).



Bild 5: Gierather Straße zwischen Refrather Straße und Penningsfelder Weg

Kritisch ist der Teilabschnitt vom Penningsfelder Weg bis hinter der Engstelle in Höhe der Gaststätte „Em Höttche“ (Bild 6), dort muss aber der gesamte Verkehr gegenseitige Rücksicht üben.



Bild 6: Engstelle der Gierather Straße an der Gaststätte „Em Höttche“

Als begleitende Maßnahme zur Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Gierather Straße sollen die Schleichverkehre über Penningsfelder Weg bzw. Hardthofstraße und Bensberger Marktweg unterbunden werden, z.B. durch Unterbrechung der Gierather Straße an der Stadtgrenze durch eine Busschleuse.

4.2. *Strundener Straße*

Die Strundener Straße ist zwischen 7,8 bis 8,5 m breit. Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs eignet sie sich bis Höhe Gemarkenstraße für eine 5,00 m breite Fahrradstraße mit Busverkehr (Bild 7).



Bild 7: Strundener Straße im Bereich mit 8,5 m Fahrbahnbreite: Hier ist eine 4,5 m breite Fahrgasse einschließlich seitlichen Markierungen möglich

Der Bereich von Gemarkenstraße bis Dellbrücker Hauptstraße ist kritisch. Auch hier gibt es Probleme im Begegnungsverkehr. Hier sind einseitige Haltverbote auf der Südseite notwendig.

4.3. Hatzfeldstraße



Bild 8: Hatzfeldstraße zwischen An der Müllerwiese und Radiumstraße

Die Hatzfeldstraße mit 6 bis 7 m Breite und überwiegendem Parken auf Flächen außerhalb der Fahrbahn würde sich für eine Fahrradstraße eignen, aber wegen des Gewerbe- und Anlieferverkehrs (Tankstelle, mehrere Gewerbebetriebe und ein REWE-Markt, außerdem Zufahrt zu einem ALDI-Markt über die Radiumstraße) sollten die Radfahrer im Mischverkehr fahren und für die gesamte Straße ein absolutes Haltverbot ausgesprochen werden. Dies würde auch dafür sorgen, dass das illegale Parken am nördlichen Fahrbahnrand halb auf dem nur 1,80 m breiten Gehweg unterbleibt (s. Bild 8). Im weiteren Verlauf der Hatzfeldstraße sind keine Maßnahmen erforderlich (Bild 9).



Bild 9: Hier sind in der Hatzfeldstraße Parkmöglichkeiten außerhalb der Fahrbahn



Bild 10: Engstelle mit Buschwerk und großen Steinen links vor der Garagenwand

Die Einmündung der Hatzfeldstraße in den Grafenmühlenweg und die Durchfahrt zur Dabringhauser Straße müssen neugestaltet werden. So sind an der Engstelle die großen Steine und das Buschwerk neben der Garage zu entfernen, dann sind 2,0 m Breite für den Radweg bei 1,5 m Breite für den Gehweg daneben möglich (Bild 10).

4.4. Dabringhauser Straße

Auf der Dabringhauser Straße ist der Radverkehr heute schon mit fast 60% Verkehrsanteil der maßgebende Verkehr. Sie ist bis zur Neufelder Straße wegen der Breite von durchweg 7 m und des geringen Kfz-Verkehrs heute schon für eine Fahrradstraße geeignet, wenn einseitiges Parken angeordnet wird. Sie soll zur Anliegerstraße gemacht werden.



Bild 11. Dabringhauser Straße zwischen Neufelder Straße und Mauspfad

Die Überquerung der beiden bevorrechtigten Straßen Neufelder Straße und Dellbrücker Mauspfad wird aus der einen Richtung wegen der guten Übersicht und der relativ großen Zeitlücken auf beiden Straßen von den Radfahrern in der Regel noch problemlos bewältigt (Bild 12). Das gilt nicht für den Verkehr der Gegenrichtung, deshalb sind dort die Stopp-Schilder. Darum soll hier im Zuge der Radschnellverbindung eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße angestrebt werden.



Bild 12: Querung des Dellbrücker Mauspfad durch einen Radfahrer mit Anhalten

4.5. Iddelfelder Straße

Die Bebauung in der Iddelfelder Straße mit schmalen Siedlungshäusern ohne Garagen erfordert weiterhin Parken auf der Fahrbahn (Bild 13). Der sehr geringe Kfz-Verkehr lässt aber zügigen Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu. Die Straße soll zur Anliegerstraße gemacht werden.



Bild 13: Wegen fehlender Garagen bei den Siedlungshäusern wird auf der Fahrbahn geparkt



Bild 14: Derzeitige Führung vom Iddelfelder Weg in die Kochwiesenstraße hinten links

Der Knotenpunkt Iddelfelder Straße / Kochwiesenstraße / Schweinheimer Straße / Kaspar-Düppes-Straße hat heute eine Diagonalsperre. Für eine gute Weiterfahrt in die Kochwiesenstraße muss der Knotenpunkt unter Beibehaltung der Sperre umgestaltet werden (Bild 14).

4.6. Kochwiesenstraße und Burgwiesenstraße

Auf der Kochwiesenstraße und der Burgwiesenstraße (Bild 15 und 16) ist wegen der ausreichenden Breite und des sehr geringen Kfz-Verkehrs auch eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich. Dafür ist in der Burgwiesenstraße allerdings eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs bis zur Ferdinand-Stücker-Straße notwendig. Für die Kochwiesenstraße kann das z.Zt. noch nicht abgeschätzt werden, da dort demnächst Wohnungen gebaut werden sollen und damit das Parken jedenfalls neu geordnet wird. Eine Umwandlung der Kochwiesenstraße und der Burgwiesenstraße in Fahrradstraßen empfiehlt sich aber schon wegen des Radverkehrs zur Gesamtschule.



Bild 15: Ungeordnetes Parken in der Kochwiesenstraße



Bild 16: Burgwiesenstraße zwischen Kochwiesenstraße und Ferdinand-Stücker-Straße

4.7. *Wichheimer Straße*

Der weitere Verlauf der Radschnellverbindung Richtung Buchheim führt über den Verbindungsweg Wichheimer Kirchweg von der Burgwiesenstraße zur Wichheimer Straße.



Bild 17: Blick in die Wichheimer Straße in Richtung der Einbahnstraße für Kfz

Die Wichheimer Straße ist ab der Wichheimer Mühle Einbahnstraße in Richtung Isenburger Kirchweg (Bild 17). Neben geringem Anliegerverkehr gibt es relativ viel Schleichverkehr. Wegen des zum Teil fehlenden Gehwegs und des geringen Kfz-Verkehrs soll der Radverkehr dort im Mischverkehr fahren. Um Schleichverkehr zu unterbinden, soll die Einbahnrichtung der Wichheimer Straße bis zum Wichheimer Kirchweg für den Kfz-Verkehr umgedreht werden (Zufahrt über die Vischeringstraße, von dort auch Einbahnverkehr in der Gegenrichtung zur Johann-Bensberg-Straße).



Bild 18: In der weiteren Wichheimer Straße fahren Radfahrer auch auf der Fahrbahn

4.8. Elisabeth-Schäfer-Weg

Der Elisabeth-Schäfer-Weg in Buchheim besteht aus zwei Abschnitten. Im nördlichen Teil muss wegen einer Breite von zum Teil nur 4 m die Regelung „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ (Zeichen 240 StVO) weiterhin bleiben. Auf dem Abschnitt südlich der Stadtbahnhaltestelle Herlerstraße kann sich auch eine Trennung des Weges in Fuß- und Radweg empfehlen. Die Probleme an den beiden kritischen Engstellen Anliegerfahrbahn Buchheimer Ring und Vorplatz Stadtbahnhaltestelle lassen sich nur durch Rücksichtnahme der Radfahrer auf die Fußgänger und die Nutzer des ÖPNV lösen. Im südlichen Abschnitt kann nach einer Überarbeitung der Seitenräume und der Verbreiterung der befestigten Fläche um etwa 1 m in Richtung Straßenbahntrasse auch eine Trennung von Fuß- und Radweg (Zeichen 241 StVO) vorgenommen werden (Bild 19).



Bild 19: Mögliche Verbreiterung der befestigten Fläche um 1 m

Die Oberfläche des Elisabeth-Schäfer-Wegs ist weitgehend intakt. Die Büsche in den Seitenräumen sind zurückzuschneiden und das teilweise in den Weg wuchernde Grün zu entfernen. Dadurch kann bis zu einem Meter zusätzliche Wegbreite gewonnen werden (Bild 20).

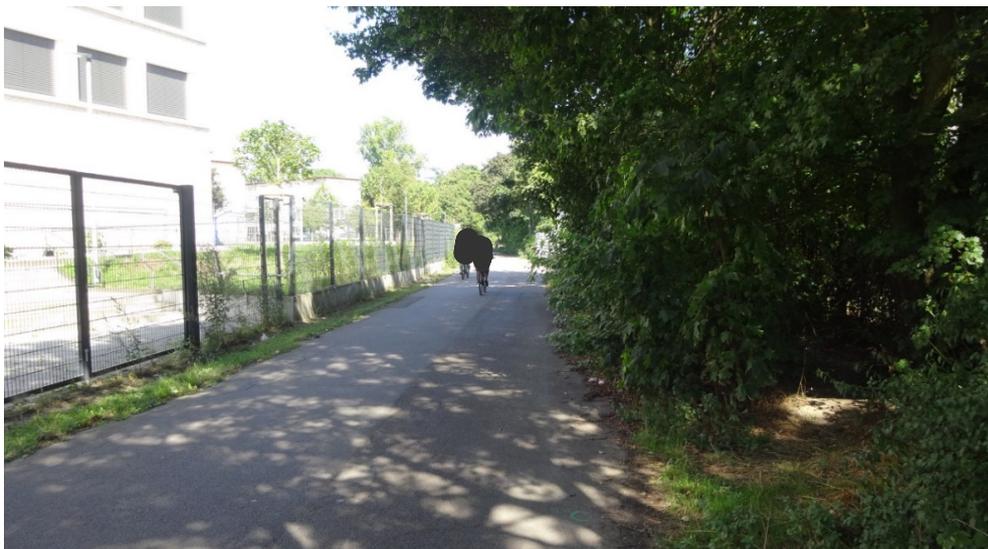


Bild 20: In den Weg ragendes Buschwerk

Außerdem sind die beiden an den Einmündungen der Kieppemüller Straße und der Dombacher Straße innerhalb des Weges platzierten Abfallbehälter im Seitenraum auf der Fußgängerseite anzuordnen (Bild 21).



Bild 21: Abfallbehälter im Wegquerschnitt

An den problematischen Bereichen, nämlich an der Umlaufsperre in Höhe der Anliegerfahrbahn des Buchheimer Rings und auf dem Vorplatz vor der Haltestelle Buchheim Herlerstraße, ist die jeweilige Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.



Bild 22: Umlaufsperre vor Anliegerstraße Buchheimer Ring und LSA über den Bahnkörper

Da am Buchheimer Ring Radfahrer und Fußgänger auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg den Hauptverkehr darstellen und wendende Kfz und Fußgänger von der Anliegerstraße im Norden und querende Fußgänger und Radfahrer über den Bahnkörper im Süden eher die Ausnahme sind (s. Bild 22), soll die Umlaufsperre für die Durchfahrt von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern umgesetzt, der Fuß- und Radweg ausnahmsweise durch seitliche Markierung abgegrenzt und durch ein auf dem Weg markiertes Zeichen 240 StVO betont werden.

Die Ausweisung des Wendehammers als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) ist zur Klarstellung zurückzunehmen.



Bild 23: Situation an dem Vorplatz der Haltestelle Buchheim Herlerstraße

Der Vorplatz an der Haltestelle Buchheim Herlerstraße stellt einen Engpass im Verlauf des Elisabeth-Schäfer-Weg dar. Die Verkehrsteilnehmer meistern die Situation aber im Allgemeinen recht gut, siehe Bild 23. Probleme bereiten vor allem ÖPNV-Nutzer, die rennend noch die Straßenbahn erreichen wollen und durch die Container verdeckt werden. Eine Umgestaltung und „Entrümpelung“ des Vorplatzes ist deshalb erforderlich (Entfernung der Altglas-Container und des Altkleider-Containers und Verlegung der Fahrradstände auf die ersten drei Kfz-Stellplätze). Der Pfosten im Weg muss entfernt werden. Die Radfahrer sollen vor querenden Fußgängern gewarnt werden.



Bild 24: Übergang auf die Arnsberger Straße im Zuge der Fern-Radroute Richtung Köln

Die Knotenpunkt-Route trennt sich von unserer Radschnellverbindung Bergisch Gladbach - Köln am Wendekreis der Arnsberger Straße (Bild 24, hier ist eine Bordsteinabsenkung notwendig). Sie hat hier einen eigenen Radverkehrs-Wegweiser (vgl. Bild 3).

Die Route verläuft über Arnsberger Straße, Sonderburger Straße und Jan-Wellem-Straße und Mülheimer Brücke zu den Rheinradwegen und ist auch für den Radverkehr von Bergisch Gladbach ins nördliche linksrheinische Köln wichtig. Sie sollte deshalb als Radvorrangroute ausgebaut werden.

Der Elisabeth-Schäfer-Weg endet an der Frankfurter Straße (s. Bild 25).



Bild 25: Ende der Elisabeth-Schäfer-Wegs vor der Frankfurter Straße

Im weiteren Verlauf kreuzt die Radschnellverbindung die Frankfurter Straße. Der gesamte Knotenpunkt muss hier umgestaltet werden, da besonders die für Radfahrer unterbrochene Signalisierung und die Führung der Radfahrer im südlichen Teil des Knotenpunktes wegen der Rechtsabbiegefahrbahn ausgesprochen schlecht sind.

Der weitere Verlauf der Route in Buchforst und Deutz wird z.Zt. noch erarbeitet.

5. Potenzialgewinne und Kostenabschätzung

Heute verkehren schon täglich mindestens 2000 Radfahrer*) auf der Route, eine Zielvorstellung für die Einrichtung von Radschnellverbindungen. Die tatsächlichen Potenzialgewinne können aber erst ermittelt werden, wenn die gesamte Route beurteilt werden kann.

Die pauschalen Kosten werden auf 227.000 bis 306.000 € für Maßnahmen für den Radverkehr und auf 620.000 bis 664.000 € für auch sonst notwendige Fahrbahnsanierungen geschätzt. Insgesamt wären das zwischen 850.000 und 970.000 €, also weniger als 1.000.000 €.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Wichtige Voraussetzung für die Realisierung einer Radschnellverbindung Bergisch Gladbach-Köln als Haupttroute für den überregionalen Radverkehr ist ein speziell entwickeltes Kommunikationskonzept mit eigenem Logo und konkreten Aktivitäten zur Darstellung des Vorhabens. Auf der Basis eines schlüssigen Konzeptes, konkretisiert durch die Ausführungsplanung, werden die besonderen Eigenschaften der Radschnellverbindung und seine Bedeutung anschaulich vermittelt. Bei drei Bürgerinformationsveranstaltungen konnten Anwohner im Einzugsbereich Bedenken und Anregungen einbringen, um Konflikte bereits im Vorfeld möglichst aufzulösen oder zumindest abzumildern, wie Befürchtungen über den Verlust von Parkplätzen und von unzumutbaren Behinderungen des Autoverkehrs.

Als größte Herausforderung verbleibt aber die weitere Bekanntmachung und Bewerbung der Radschnellverbindung. Politik und Verwaltung müssen davon überzeugt werden, dass diese für eine von immer mehr Menschen unterstützte Verkehrswende steht. Die Radschnellverbindung führt auf vorhandenem Straßennetz, mit Vorrang für den Radverkehrs in möglichst direktem Weg von Bergisch Gladbach nach Köln. Dagegen scheut die bisher von der Verwaltung bevorzugte sogenannte RadPendlerRoute jegliche Auseinandersetzung mit dem überbordenden Autoverkehr und weicht auf teilweise ungesicherte Strecken durch Grünanlagen und Waldflächen aus.

Der immer bedeutender werdende Klimaschutz, der Vorrang der Gesundheit der Bevölkerung und die Reduzierung der Mobilitätskosten stehen mehr und mehr im Mittelpunkt. Dank einer wirksamen Öffentlichkeits- und intensiven Zusammenarbeit mit den Medien sollte es daher gelingen, eine positive Grundstimmung in der Bevölkerung, Politik und Wirtschaft zu erzeugen, den großen verkehrlichen Nutzen einer Radschnellverbindung zu vermitteln und bei Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung eine breite Akzeptanz dafür zu schaffen

*) Bei einem Anteil der morgendlichen Spitzenstunde von 12% am Tagesverkehr ergeben sich bei 231 gezählten Radfahrern etwa 1900 Radfahrer/Tag, bei 10% (= Mittelwert von 6 in der Literatur genannten Städten, u.a. Münster, Darmstadt und Wien) sogar 2300 Radfahrer/Tag

Teil 3 - Ausführungsplanung

7. Ausführung

7.1. Allgemeines

Die Realisierung der Radschnellverbindung Bergisch Gladbach - Köln sollte schrittweise erfolgen.

In der ersten Stufe sollte die Route eine kontinuierliche zielführende Radverkehrs-Wegweisung erhalten. Weiterhin sind die größten Behinderungen für den Radverkehr zu beseitigen, z.B. durch Umordnung des ruhenden Verkehrs, und die Führungen der Radfahrer an den Knotenpunkten und Querungsstellen zu verbessern. Es empfiehlt sich, den vorhandenen Kfz-Verkehr zu reduzieren, indem Schleichverkehre möglichst unterbunden werden.

In einigen Bereichen sind kurzfristig Fahrbahnsanierungen erforderlich.

Für die gesamte Strecke sind die Wegweisung und die Führungen des Radverkehrs (Beschilderung, Markierungen und Einfärbung) auch über die Knotenpunkte hinweg entsprechend den Richtlinien auszuführen. Die Beleuchtung ist ggf. den neuen Elementen anzupassen. Es empfiehlt sich für die Radschnellverbindung eine einheitliche Führung der Elemente mit einer farbig markierten Leitmarkierung (nach dem Leitfaden für Radschnellverbindungen in NRW als grüne Markierung) und ein eigenes Logo.

Vor endgültigen Maßnahmen sollte untersucht werden, welche Auswirkungen die bisherigen Maßnahmen auf die Förderung des Pendler-Radverkehrs gehabt haben und wie die Strecke weiterentwickelt werden kann.

In der Endstufe sollten dann die Radfahrer auf allen Abschnitten zügig auf Fahrradstraßen oder anderen jeweils geeigneten Führungsformen fahren können.

Ausführungsvorschläge für geeignete Maßnahmen in den einzelnen Abschnitten werden in den folgenden Tabellen behandelt.

7.2. Gierather Straße - Abschnitt Stadtgrenze bis Refrather Straße

Stadt:	Köln		
Straße:	Gierather Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Stadtgrenze		
bis:	Refrather Straße	Länge:	200 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	6 bis 8,5 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt, auf östlicher Seite geflickt		
Parken:	Parkstreifen auf der westlichen Fahrbahnseite		
Verkehrsqualität:	relativ gut für alle Verkehrsteilnehmer		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Fahrradstraße (Mischverkehr als Zwischenschritt)		
Fahrbahn:	Ggf. Fahrbahnsanierung		
Parken:	–		
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“		
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Kfz frei“ (Z 1924-10), Haltverbot (Z 283 StVO)		
Kosten (pauschal in €):	5.900 €, Fahrbahnsanierung 56.000 – 67.000 €		
Bemerkung:	An der Stadtgrenze soll zur Vermeidung von Durchgangsverkehr eine Busschleuse eingerichtet werden.		

7.3. Gierather Straße - Abschnitt Refrather Straße bis Penningsfelder Weg

Stadt:	Köln		
Straße:	Gierather Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Refrather Straße		
bis:	Penningsfelder Weg	Länge:	340 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	7 bis 9 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt, zum Teil in schlechtem Zustand		
Parken:	teils auf der rechten Seite, teils neben der Fahrbahn		
Verkehrsqualität:	Schlecht für alle Verkehrsteilnehmer		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Fahrradstraße (Mischverkehr als Zwischenschritt)		
Fahrbahn:	Fahrbahnsanierung		
Parken:	Neuordnung des Parkens		
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“		
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Kfz frei“ (Z 1924-10), Haltverbot auf südlicher Fahrbahnseite		
Kosten (pauschal in €):	9.500 €, Fahrbahnsanierung 120.000 – 145.000 €		
Bemerkung:			

7.4. Gierather Straße - Abschnitt Penningsfelder Weg bis Strundener Straße

Stadt:	Köln		
Straße:	Gierather Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Penningsfelder Weg		
bis:	Strundener Straße	Länge:	210 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	6,5 bis 7 m, Engstelle 4,5 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt, zum Teil in schlechtem Zustand		
Parken:	teils auf der rechten Seite, teils neben der Fahrbahn		
Verkehrsqualität:	Schlecht für alle Verkehrsteilnehmer		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Mischverkehr		
Fahrbahn:	Fahrbahnsanierung		
Parken:	Neuordnung des Parkens		
Markierung:	—		
Beschilderung und Wegweisung:	Haltverbot (Z 283 StVO) auf südlicher Fahrbahnseite, Richtungswegweiser an Strundener Straße		
Kosten (pauschal in €):	4.800 €, Fahrbahnsanierung 67.000 – 79.000 €		
Bemerkung:			

7.5. *Strundener Straße - Abschnitt Gierather Straße bis Gemarkenstraße*

Stadt:	Köln		
Straße:	Strundener Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Gierather Straße		
bis:	Gemarkenstraße	Länge:	820 m

Bestand:	
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr
Breite [m]:	7,8 bis 8,5 m
Fahrbahnbelag:	Asphalt, schlechter Zustand bis Brambachstraße
Parken:	ungeordnet
Verkehrsqualität:	Gegenseitige Behinderungen für Linienverkehr, Kfz und Radfahrer

Maßnahmen:	
Führungsform:	Fahrradstraße
Fahrbahn:	Fahrbahnsanierung von Gierather bis Brambachstraße
Parken:	Neuordnung des Parkens
Markierung:	4,5 m breite Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Kfz frei“ (Z 1924-10), Haltverbot (Z 283 StVO)
Kosten (pauschal in €):	72.000 € - 80.000 €, davon 30.300 € für Fahrradstraße

Bemerkung:	
-------------------	--

7.6. *Strundener Straße - Abschnitt Gemarkenstraße bis Dellbrücker Hauptstraße*

Stadt:	Köln		
Straße:	Strundener Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Gemarkenstraße		
bis:	Dellbrücker Hauptstraße	Länge:	210 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	8 bis 9 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt		
Parken:	ungeordnet überwiegend auf der Fahrbahn		
Verkehrsqualität:	für alle Verkehrsteilnehmer Probleme bei Gegenverkehr		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Mischverkehr		
Fahrbahn:	—		
Parken:	Neuordnung des Parkens zwischen Kurve und Dellbrücker Hauptstraße (Parkstreifen auf nördlicher Fahrbahnseite)		
Markierung:	nach Kurve kleine Sperrfläche auf nördlicher Fahrbahnseite		
Beschilderung und Wegweisung:	Haltverbot (Z 283 StVO) auf südlicher Fahrbahnseite und auf nördlicher Seite bis Haus Nr.15, Richtungswegweiser an Dellbrücker Hauptstraße		
Kosten (pauschal in €):	800 €		
Bemerkung:			

7.7.

Hatzfeldstraße

Stadt:	Köln		
Straße:	Hatzfeldstraße	Ortslage:	Innerorts
von:	Dellbrücker Hauptstraße		
bis:	Grafenmühlenweg	Länge:	420 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	6 bis 7 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt		
Parken:	auf Südseite Parkstreifen, auf Nordseite zwischen An der Müllerwiese und Radiumstraße Parken halb dem Gehweg		
Verkehrsqualität:	für alle Verkehrsteilnehmer Probleme bei Gegenverkehr		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Mischverkehr		
Fahrbahn:	–		
Parken:	Haltverbot auf der gesamten Straße, vor der Einmündung An der Müllerwiese 3 Stellplätze ggf. nur von 7:00 bis 18:00 Uhr		
Markierung:	–		
Beschilderung und Wegweisung:	Haltverbot (Z 283 StVO) auf nördlicher Fahrbahnseite		
Kosten (pauschal in €):	600 €		
Bemerkung:			

Die Hatzfeldstraße würde sich wegen der Parkflächen außerhalb der Fahrbahn auf der südlichen Seite für eine Fahrradstraße eignen. Der Verkehr zu den Gewerbebetrieben, dem REWE-Markt und dem ALDI-Markt in der Radiumstraße lässt das aber nicht zu.

7.8. Übergangsbereich vom Grafenmühlenweg zur Dabringhauser Straße

Im Übergangsbereich zwischen Grafenmühlenweg zur Dabringhauser Straße sind neben der Garagenwand die großen Steine und das Buschwerk, die bewusst zur Verengung des Durchgangs angeordnet wurden, zu entfernen, um die vorhandene Breite von 3,8 m wieder zu erreichen (und damit sind 0,3 m Seitenraum, 2 m für Radfahrer und 1,5 m für Fußgänger möglich). Die Pfosten sind zur Vermeidung von Radfahrerunfällen zu entfernen.



Kosten (pauschal in €): 2.700 bis 3.000 €

7.9. *Dabringhauser Straße*

Stadt:	Köln		
Straße:	Dabringhauser Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Engstelle Grafenmühlenweg		
bis:	Neufelder Straße	Länge:	960 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite [m]:	7,5 bis 8 m, vor Neufelder Str. kurze Strecke 9 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt		
Parken:	ungeordnet		
Verkehrsqualität:	guter Verkehrsablauf		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Fahrradstraße		
Knotenpunkte:	Ggf. Bevorrechtigung gegenüber Mauspfad und Neufelder Straße		
Parken:	Neuordnung des Parkens einseitig für 4,5 m breite Fahrgasse		
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“		
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Anlieger frei“ (Z 1020-30), Wegweiser am Knotenpunkt mit Neufelder Straße		
Kosten (pauschal in €):	31.000 €, bei Bevorrechtigung 91.000 €		
Bemerkung:	Verzicht auf Zwischenausbau		

7.10. Iddelsfelder Straße

Stadt:	Köln		
Straße:	Iddelsfelder Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Neufelder Straße		
bis:	Kochwiesenstraße	Länge:	500 m
			
Bestand			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	Wechselnd: 8 m / 6,25 m / Haus Nr. 93 4,6 m / 5,8 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt		
Parken:	ungeordnet auf der Fahrbahn		
Verkehrsqualität:	überwiegend Anliegerverkehr, kaum Probleme für Radfahrer		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Fahrradstraße		
Fahrbahn:	Fahrbahnsanierung zwischen Auf dem Pützacker und Kochwiesenstraße, Umbau Knotenpunkt mit Kochwiesenstraße		
Parken:	Neuordnung des Parkens einseitig		
Markierung:	4,5 m breite Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“		
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Anlieger frei“ (Z 1020-30), Radfahrerwegweiser am Knotenpunkt Iddelsfelder Straße / Kochwiesenstraße		
Kosten (pauschal in €):	13.700 €, zusätzlich für Fahrbahnsanierung und Knotenpunktumbau 133.000 bis 148.000 €		
Bemerkung:			

7.11. Kochwiesenstraße

Stadt:	Köln		
Straße:	Kochwiesenstraße	Ortslage:	Innerorts
von:	Iddelfelder Straße		
bis:	Burgwiesenstraße	Länge:	270 m



Bestand:	
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr
Breite [m]:	Auf 80 m 6m breit, dann 8 m
Fahrbahnbelag:	Asphalt
Parken:	ungeordnet
Verkehrsqualität:	überwiegend Anliegerverkehr, kaum Probleme für Radfahrer

Maßnahmen:	
Führungsform:	Fahrradstraße
Parken:	Neuordnung des Parkens einseitig für 4,5 m breite Fahrgasse
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Kfz frei“ (Z 1924-10) Wegweiser am Knotenpunkt mit Burgwiesenstraße
Kosten (pauschal in €):	10.100 €

Bemerkung:

7.12. Burgwiesenstraße - Abschnitt Kochwiesenstraße bis Isenburger Kirchweg

Stadt:	Köln		
Straße:	Burgwiesenstraße	Ortslage:	Innerorts
von:	Kochwiesenstraße		
bis:	Isenburger Kirchweg	Länge:	575 m



Bestand:	
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr
Breite [m]:	5,5 bis 6 m
Fahrbahnbelag:	Asphalt
Parken:	Bis Ferdinand-Stücker-Straße wird beidseits halb auf dem Gehweg geparkt, danach auf Parkstreifen
Verkehrsqualität:	überwiegend Anliegerverkehr, kaum Probleme für Radfahrer
Maßnahmen:	
Führungsform:	Fahrradstraße
Parken:	Neuordnung des Parkens einseitig für 4,5 m breite Fahrgasse
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen, ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Kfz frei“ (Z 1924-10), ggf. Haltverbote (Z 283 StVO)
Kosten (pauschal in €):	19.800 €
Bemerkung:	

7.13.

Burgwiesenstraße - Abschnitt Isenburger Kirchweg bis Wichheimer Kirchweg

Stadt:	Köln		
Straße:	Burgwiesenstraße	Ortslage:	Innerorts
von:	Isenburger Kirchweg		
bis:	Wichheimer Kirchweg	Länge:	235 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite [m]:	6,5 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt		
Parken:	Auf Stellplätzen nördlich und südlich neben der Fahrbahn		
Verkehrsqualität:	überwiegend Anliegerverkehr, kaum Probleme für Radfahrer		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Fahrradstraße		
Parken:	—		
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen ggf. Piktogramme „Fahrradstraße“		
Beschilderung und Wegweisung:	„Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Kfz frei“ (Z 1924-10) Radverkehrswegweiser		
Kosten (pauschal in €):	1.100 €		
Bemerkung:			

7.14.

Wichheimer Kirchweg



Der 6 m breite Querschnitt ist nur für Radfahrer durchgehend befahrbar, er ist hinter der Weide bis zur Wichheimer Straße auf 11 bis 13 m verbreitert. Diese Fläche wird großflächig zum Parken genutzt. Hier müssen die Parkmöglichkeiten deutlich eingeschränkt werden. Der Bordstein zur Wichheimer Straße ist abzusenken.

Kosten (pauschal in €): 600 €

7.15. *Wichheimer Straße - Abschnitt Wichheimer Kirchweg bis Chemnitzer Straße*

Stadt:	Köln		
Straße:	Wichheimer Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Wichheimer Kirchweg		
bis:	Chemnitzer S4straße	Länge:	450 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	Radfahrer fahren im Mischverkehr		
Breite:	5 bis 6,75 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt, schlechter Fahrbahnzustand		
Parken:	überwiegend ungeordnet auf der Fahrbahn		
Verkehrsqualität:	Anlieger- und Schleichverkehr, teilweise fehlt ein Gehweg		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Fahrradstraße		
Fahrbahn:	Fahrbahnsanierung zwischen Johann-Bensberg-Straße und Chemnitzer Straße		
Parken:	Neuordnung des Parkens		
Markierung:	Fahrgasse mit Breitstrichen		
Beschilderung und Wegweisung	Fahrradstraße“ (Z 244 StVO), Zusatzschilder „Anlieger frei“ (Z 1020-30), Z 220 StVO „Einbahnstraße“ an der Vischeringstraße nach beiden Richtungen, Richtungswegweiser		
Kosten (pauschal in €):	13.100 €, Fahrbahnsanierung 146.000 – 175.000 €		
Bemerkung:	Die von der Einmündung Vischeringstraße aus nach beiden Richtungen wegführenden Einbahnregelungen für den Kfz-Verkehr sollen Schleichverkehre vermeiden		

7.16. Wichheimer Straße - Abschnitt Chemnitzer Straße bis Elisabeth-Schäfer-Weg

Stadt:	Köln		
Straße:	Wichheimer Straße	Ortslage:	Innerorts
von:	Chemnitzer S4straße		
bis:	Elisabeth-Schäfer-Weg	Länge:	220 m
			
Bestand:			
Führung im Straßenquerschnitt:	beidseitige Radwege und Mischverkehr		
Breite:	5,5 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt		
Parken:	–		
Verkehrsqualität:	geringer Anlieger- und Schleichverkehr		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Mischverkehr auf der Fahrbahn		
Fahrbahn:	–		
Parken:	–		
Markierung:	–		
Beschilderung und Wegweisung	Auf den Radwegen Z 239 „Fußgänger“ mit Zusatzschildern „Radfahrer frei“ (Z 1022-10), Richtungswegweiser am Übergang auf Elisabeth-Schäfer-Weg		
Kosten (pauschal in €):	Änderung der Verkehrszeichen ca. 500 €		
Bemerkung:			

7.17. Elisabeth-Schäfer-Weg - Abschnitt Wichheimer Straße bis Anliegerfahrbahn Buchheimer Ring

Stadt:	Köln		
Straße:	Elisabeth-Schäfer-Weg	Ortslage:	Innerorts
von:	Wichheimer Straße		
bis:	Buchheimer Ring	Länge:	340 m
			
Bestand:			
Führung:	Gemeinsamer Fuß- und Radweg		
Breite:	4 bis 5 m		
Fahrbahnbelag:	im nördlichen Teil Asphalt, ab Schutzwand Betonpflaster, teilweise durch wucherndes Grün eingeengt		
Verkehrsqualität:	kaum Probleme, da wenige Fußgänger. Behinderung der Radfahrer durch Umlaufgitter am Übergang vor Anliegerfahrbahn		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Gemeinsamer Fuß- und Radweg		
Fahrbahn:	Umsetzen der Umlaufsperr, Grün zurückschneiden		
Beschilderung und Wegweisung	Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Fuß- und Radweg“		
Kosten (pauschal in €):	Grünausgleich ca. 9.000 €		
Bemerkung:			

7.18.

**Elisabeth-Schäfer-Weg -
Abschnitt Anliegerfahrbahn Buchheimer Ring bis Herler Straße**

Stadt:	Köln		
Straße:	Elisabeth-Schäfer-Weg	Ortslage:	Innerorts
von:	Buchheimer Ring		
bis:	Herler Straße	Länge:	240 m



Bestand:	
Führung:	40 m Verkehrsberuhigter Bereich, 95 m gemeinsamer Fuß- und Radweg, 105 m Haltestellenvorplatz nicht gewidmet
Breite:	4 bis 15 m (im Wendebereich)
Fahrbahnbelag:	im nördlichen Teil Asphalt, auf Vorplatz Betonpflaster
Verkehrsqualität:	schlecht, da Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und Fahrgästen des ÖPNV
Maßnahmen:	
Führungsform:	im nördlichen Teil Gemeinsamer Fuß- und Radweg, auf Haltestellenvorplatz keine spezielle Widmung
Bereich Anliegerfahrbahn:	Umlaufsperrung umsetzen für Lastenfahrräder, gemeinsamen Fuß- und Radweges gegenüber Anliegerfahrbahn und Übergang durch zusätzliche Markierungen betonen
Haltestellenvorplatz:	Übersichtlicher gestalten: Glas- und Altkleidercontainer entfernen, Fahrradständer auf Pkw-Stellplätze verlegen
Beschilderung und Wegweisung	Z 325 „Verkehrsberuhigter Bereich“ durch Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ ersetzen, kreuzende Verkehrsteilnehmer auf Radverkehr hinweisen
Kosten (pauschal in €):	2.000 €
Bemerkung:	Ggf. Verkehrsspiegel für bessere Sicht der Radfahrer

7.19. Elisabeth-Schäfer-Weg - Abschnitt Herler Straße bis Frankfurter Straße

Stadt:	Köln		
Straße:	Elisabeth-Schäfer-Weg	Ortslage:	Innerorts
von:	Herler Straße		
bis:	Frankfurter Straße	Länge:	940 m
			
Bestand:			
Führung:	Gemeinsamer Fuß- und Radweg		
Breite:	5 m		
Fahrbahnbelag:	Asphalt, teilweise durch wucherndes Grün eingengt		
Verkehrsqualität:	Probleme zwischen Fußgängern und vereinzelt rücksichtlosen Radfahrern		
Maßnahmen:			
Führungsform:	Getrennter Fuß- und Radweg		
Fahrbahn:	Zur Stadtbahntrasse hin Verbreiterung auf 6 m		
Markierung:	Trennung in 2,50 m Fußweg (nördlich) und 3,50 m Radweg (südlich) durch Breitstrich oder ggf. Schwelle		
Beschilderung und Wegweisung	Zeichen 241 StVO „getrennter Fuß- und Radweg“ Radverkehrs-Wegweiser ist vorhanden		
Kosten (pauschal in €):	Verbreiterung 72.000 € - 90.000 €		
Bemerkung:			

8. Quellenverzeichnis

Alrutz, Dankmar:

FGSV-Hinweise zu Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (Vortrag beim Bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege 2018)

Bouska:

StVO Straßenverkehrs-Ordnung – Textausgabe mit Erläuterungen (2001)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

Arbeitspapier - Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (2014)

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV):

Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen (2016)

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – Unfallforschung (UDV):

Fahrradstraßen – Aktuelle Erkenntnisse zur Gestaltung, Regelung und Verkehrssicherheit (Vortrag beim VSVI NRW 2017)

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg:

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg (2018)

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:

Radschnellverbindungen in NRW – Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb (2019)

9. Definitionen

Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind Straßen, deren Fahrbahn (nicht aber die Gehwege) für den Radverkehr vorgesehen ist. Von anderen Fahrzeugen dürfen sie nur benutzt werden, wenn dies ausdrücklich zugelassen wird, z.B. für Anlieger. Die Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge beträgt 30 km/h.

Radschnellverbindung

Radschnellverbindungen sind hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz, die den Zweck haben, bedeutende Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehr im Entfernungsbereich bis über 20 km für den Radverkehr zu erschließen (Potenzial auf relevanten Teilabschnitten mindestens 2.000 Radfahrer/Tag).

Radschnellweg

Radschnellwege sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Gemeinde oder Stadt-Umlandregion, die vom Kraftfahrzeug- und Fußverkehr getrennt verlaufen und wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Quell- und Zielverkehren über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres sowie attraktives Befahren bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen.

Radvorrangroute

Radvorrangrouten sind hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz, die den Zweck haben, Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsradverkehr im Entfernungsbereich bis über 20 km für den Radverkehr zu erschließen, deren voraussichtliche Nachfrage aber den Ausbau als Radschnellverbindung nicht rechtfertigt.