

Anlage

Radverkehr in Köln

**Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im
Jahr 2009**

Inhalt

1 Einführung	3
2 Personelle Verstärkung.....	3
3 Bürgerservice	4
4 Außendarstellung und Öffentlichkeitsarbeit	4
5 Infrastruktur	8
5.1 Radwege	9
5.2 Schutz- und Radfahrstreifen	14
5.3 Weitere fahrradfreundliche Markierungen.....	17
5.4 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung.....	21
5.5 Andere Maßnahmen	21
6 Fahrradparken	23
7 Radverkehrserhebungen	26
8 Ausblick.....	30

1 Einführung

Immer mehr Kölnerinnen und Kölner entdecken das Fahrrad als Fortbewegungsmittel für sich. Der Radverkehrsanteil in Köln hat nach offiziellen Zahlen des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik zwischen 1997 und 2006 um etwa 2-3% auf 12% zugenommen. Es gibt andere Untersuchungen, die sich mit dem am häufigsten genutzten Verkehrsmittel beschäftigen. Hier liegt das Fahrrad bei einem Anteil von 16% in Köln.

Fest steht jedoch, dass es erhebliche Unterschiede in der geographischen Verteilung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet gibt. Manche Stadtteile weisen 2008 Anteile von weit über 20% auf, wie zum Beispiel Ehrenfeld (27%), Lindenthal (23%) oder Sülz (22%). In anderen Stadtteilen spielt der Radverkehr dagegen eine geringere Rolle, wie etwa in Buchheim, Höhenberg oder Ostheim (jeweils 5%).

Die Stadtverwaltung tut viel, um den Radverkehr zu fördern. Die insgesamt positive Entwicklung der letzten Jahre ist – neben anderen Faktoren, wie etwa ein gestiegenes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein – auch vor diesem Hintergrund zu sehen.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht soll einen Überblick geben, welche Maßnahmen die Verwaltung in 2009 ein- und umgesetzt hat, um Köln fahrradfreundlicher zu machen.

2 Personelle Verstärkung

Die Fahrradfreundlichkeit Kölns zu steigern, war eine zentrale Forderung des 2008 erstmals durchgeführten Bürgerhaushalts. Die Stadtverwaltung hat, um dieses Ziel zu erreichen, im Jahr 2009 drei neue und unbefristete Vollzeitstellen ausgeschrieben. Daran ist die Erwartung geknüpft, dass zum einen die Quantität von Radverkehrsplanungen gesteigert und deren Umsetzung beschleunigt werden. Zum anderen soll die Zusammenarbeit und der Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern intensiviert werden. Alle drei Stellen sind mittlerweile besetzt.

Das Team des Fahrradbeauftragten, welches in der Verkehrsplanung angesiedelt ist, wurde mit zwei neuen Mitarbeitern verstärkt. Der erste nahm Mitte Juli 2009 seinen Dienst auf und der andere kam Anfang September 2009 hinzu. Neben ihrer planeri-

schen Tätigkeit, sind die neuen Mitarbeiter im Bereich Außendarstellung aktiv und haben bereits damit begonnen auch den Bereich Bürgerservice auszubauen.

Damit Radverkehrsplanungen in Zukunft schneller umgesetzt werden können, wurde ebenfalls im September 2009 eine zusätzliche Mitarbeiterin in der Abteilung Bau und Unterhaltung eingestellt. Diese kümmert sich ausschließlich um die Ausschreibung, Vergabe, Baubegleitung und –abnahme von Radverkehrsmaßnahmen.

Mit der personellen Aufstockung wurde eine wichtige Voraussetzung geschaffen, die Radverkehrsförderung seitens der Stadtverwaltung weiter auszubauen und so der Forderung einer Neupositionierung Kölns als fahrradfreundliche Stadt nachzukommen.

3 Bürgerservice

Wie bereits erwähnt, übernehmen die beiden neuen Mitarbeiter im Team des Fahrradbeauftragten auch Verantwortung in den Bereichen Außendarstellung und Bürgerservice. Bereits Ende Juli wurde unter der Rufnummer 0221-221-21155 eine neue „Fahrrad-Hotline“ eingerichtet, an die sich alle Bürgerinnen und Bürger mit Ihren Fragen, Hinweisen und Anregungen zum Thema Radverkehr wenden können. Außerhalb der Dienstzeiten nimmt ein Anrufbeantworter, der täglich abgehört wird, Anrufe entgegen.

Es ergeben sich mittlerweile in Addition zu den elektronischen Meldungen über die bereits existierenden E-mailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de etwa 20-30 Bürgerkontakte pro Woche.

4 Außendarstellung und Öffentlichkeitsarbeit

Neben E-mail und Telefon haben Bürgerinnen und Bürger auch immer wieder Möglichkeit, persönlich mit dem Team des Fahrradbeauftragten – welches als zentraler Ansprechpartner und Koordinator im Bereich Radverkehr in der Stadtverwaltung fungiert – in Kontakt zu treten. Dies gilt insbesondere, wenn das Team– oftmals in Ko-

operation mit der Gruppe Öffentlichkeitsarbeit des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik – bei Veranstaltungen mit einem eigenen Stand und Informationsmaterial vertreten ist.

Veranstaltungen



Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der Autofreie Aktionstag, der am 20. September 2009 auf der Rheinuferstraße stattfand. Anlässlich dieser Veranstaltung wurde die Rheinuferstraße inklusive des Rheinfertunnels einen Tag lang für den Autoverkehr gesperrt. Mehrere tausend Kölnerinnen und Kölner haben die

Gelegenheit genutzt und den Tunnel zu Fuß, mit Inlinern oder eben mit dem Fahrrad durchquert. Über 200 Fahrradbegeisterte haben zusätzlich an einem Gewinnspiel teilgenommen und die gesperrte Strecke vom Musical-Zelt bis zur Dreikönigenstraße mit dem Fahrrad zurückgelegt. Von den Kleinsten wurde eine Straßenmal-Aktion gut angenommen. Am Ende waren 250 Quadratmeter Straßenfläche bemalt.

Weitere Veranstaltungen, bei denen das Team des Fahrradbeauftragten mit Stand und vielfältigem Informationsmaterial zum Thema Radfahren für die Bürgerinnen und Bürger bereitstand, waren die Veranstaltungen anlässlich des fünfjährigen Jubiläums der Radstation am 21. März sowie die „2. Kölner Fahrrad-Sternfahrt“ am 21. Juni.

Plakataktion im öffentlichen Straßenraum

Neben einem guten Bürgerservice und Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur gehören auch kommunikative Maßnahmen zu einer zeitgemäßen Strategie der Radverkehrsförderung vor Ort. In dieser Hinsicht hat das Team des Fahrradbeauftragten 2009 in zwei Zeiträumen die Plakataktion „Ich fahre Rad, weil...“ initiiert. Mit zwei verschiedenen Plakatversionen wurde im öffentlichen Straßenraum Werbung für das Radfahren in Köln gemacht.

Internetauftritt und Pressemitteilungen

Über die städtische Internetplattform wurden Interessierte zudem fast 80 Internetmeldungen in der Rubrik „Radfahren in Köln“ (www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr) über Aktuelles und Aktionen zum Thema auf dem Laufenden gehalten. Hinzu kamen 30 Pressemitteilungen, die zum Thema Radverkehr in die Öffentlichkeit gingen.

Wettbewerb für städtische Mitarbeiter



Um auch innerhalb der Verwaltung mehr Menschen von den Vorteilen des Radfahrens zu überzeugen, hat das Team des Fahrradbeauftragten im Frühjahr/Sommer 2009 ein verwaltungsinternes Gewinnspiel mit dem Titel „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ veranstaltet. Alle städtischen Mitarbeiter wurden durch eine Beilage zur Gehaltsabrechnung animiert, von Anfang Mai bis Ende Juli an mindestens 20 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren und dies mit einem Foto von sich auf dem Rad sowie einen kurzen Erlebnisbericht zu dokumentieren. Mehr als 100 Mitarbeiter nahmen an dem Gewinnspiel teil, bei dem es attraktive Preise zu gewinnen gab.

Auch in der Zeitschrift „stadt intern“, dem Magazin für städtische Mitarbeiter, berichtet das Team des Fahrradbeauftragten regelmäßig über Aktionen oder Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur, um dadurch das Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Radfahren zu wecken.



Darüber hinaus ergeben sich durch die Mitgliedschaft der Stadt in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS) weitere öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen. In 2009 wurde beispielsweise am 08. November in der Martin-Luther-King Schule in Köln-Weiden die jährliche „Aktion Licht“ durchgeführt. Im Rahmen der Aktion wurde jeweils zwei fünften und sechsten Klassen auf interaktive Weise verdeutlicht, wie wichtig das Thema „Sehen und gesehen werden“ ist, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist und welche Maßnahmen jeder Verkehrsteilnehmer diesbezüglich ergreifen kann.



Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft „Velo2010“ ist die Stadt ebenfalls öffentlichkeitswirksam aktiv. „Velo2010“ ist ein Expertenkreis, der 2005 auf Initiative des Polizeipräsidenten Klaus Steffenhagen ins Leben gerufen wurde und dessen Ziel es ist, die Unfallzahlen im Bereich Radverkehr zu reduzieren. Dies soll vorwiegend durch Aufklärungs- und Informationsarbeit geschehen. Verschiedene Aktionen und Kampagnen zum Thema Radverkehrssicherheit werden seitdem durchgeführt. Zum Start der Fahrradsaison 2009 hat Velo2010 erstmals eine gemeinsame Pressekonferenz veranstaltet, in dem die Ordnungspartner unter anderem über Ihre gemeinsamen Projekte und Aktionen berichtet haben. Die positiven Erfahrungen haben dazu geführt, dass im März 2010 wieder eine solche Pressekonferenz abgehalten wurde.

So wurden Autofahrer beispielsweise im Frühjahr 2009 auf allen sogenannten Vario- tafeln im Stadtgebiet dazu aufgefordert, Rücksicht auf den Radverkehr zu nehmen.

Darüber hinaus ist der Ordnungs- und Verkehrsdienst der Stadt 2009 schwerpunkt- mäßig gegen Falschparker auf Rad- und Gehwegen vorgegangen, weil sie durch die Blockade der Verkehrswege die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger gefährden, die zum Ausweichen auf andere Verkehrswege genötigt werden. 2009 wurden so mehr als 13.000 Delikte geahndet.

Auch das alljährliche Verkehrsquiz „Sicheres Radfahren“ wurde im Mai 2009 wieder angeboten. Unter allen richtig gelösten Fragebögen, die auch online abrufbar waren,

wurden tolle Sachpreise verlost. Informationen zu weiteren Projekten des Expertenkreises sind unter der Webseite www.velo2010.de zu finden.

5 Infrastruktur

Ein ganz zentraler Baustein zur Förderung des Radverkehrs besteht in der Bereitstellung einer komfortablen und zeitgemäßen Infrastruktur im Stadtgebiet. Zeitgemäß deshalb, weil sich in den vergangenen Jahren ein tiefgreifender Wandel in der Verkehrswissenschaft und Planungspraxis vollzogen hat, was die Radverkehrsführung im öffentlichen Straßenraum anbelangt. Die Führung des Radverkehrs auf abgesetzten, baulichen Radwegen wurde lange Zeit als die sicherste Führungsform angesehen.

Die Erfahrungen, die insbesondere mit von der Fahrbahn abgesetzten, baulichen Radwegen gemacht wurden, haben jedoch gezeigt, dass diese Art der Führung ein vergleichsweise hohes Unfallrisiko in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen in sich birgt. Zudem schließen zahlreiche bauliche Radwege direkt an Gehwegen an. Dieser Umstand führt – insbesondere bei Nebenanlagen, die einer starken Nutzung unterliegen – immer wieder zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Die gemachten Erfahrungen führten letztlich zu der Erkenntnis, dass der Radverkehr möglichst wieder auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des motorisierten Verkehrs geführt werden soll. Diese Sichtweise hat sich auch in der Neufassung der Straßenverkehrsordnung niedergeschlagen. Sie enthält zahlreiche Neuerungen, welche die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn fördern und fordern.

So ergeben sich als mögliche Führungsformen zum einen bauliche Radwege überall dort, wo sie, etwa aufgrund von Verkehrsbelastung oder Höchstgeschwindigkeit, weiterhin zwingend notwendig sind. Zum anderen Schutz- und Radfahrstreifen als auf der Fahrbahn aufgetragene Radverkehrsanlagen. Weiterhin besteht aber auch die Möglichkeit, auf eine gesonderte Radverkehrsführung zu verzichten und stattdessen Mischverkehr vorzusehen. Beispielsweise sollen in Gebieten, in denen Tempo-30 gilt, gar keine Radverkehrsanlagen vorgesehen werden.

Vor diesem Hintergrund sind die in den folgenden Abschnitten vorgestellten Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr zu verstehen, die das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in 2009 umgesetzt hat.

5.1 Radwege

In Köln existieren bauliche Radwege mit einer Gesamtlänge von mehreren hundert Kilometern. Viele der bestehenden Radwege werden auch in Zukunft integraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes im Stadtgebiet sein.

Radwegesanierungsprogramm

Um sanierungsbedürftige Radwege gezielt erneuern zu können, wurde 2009 erstmals ein Radwegesanierungsprogramm aufgelegt. Mit diesem Programm sollen unter anderem Teilabschnitte der Radwege entlang der Aachener Straße, des Militärrings, des Pfälzischen Rings, des Stadtwaldgürtels und der Universitätsstraße sowie im Vorgebirgspark und am Weißer Bogen saniert werden. Insgesamt 4,3 Mio. € stehen dafür zur Verfügung.

Die Sanierung von Radwegen geschieht allerdings nicht nur über das Sanierungsprogramm. Sie können auch Gegenstand einer Unterhaltungsmaßnahme sein.

Aber auch im Zuge anderer Baumaßnahmen kommt es zur Errichtung neuer beziehungsweise Sanierung bestehender Radwege. Dies kann sowohl durch die Umsetzung städtischer Vorhaben als auch durch die Realisierung von Maßnahmen Dritter geschehen.

Insgesamt wurden 2009 mehr als 17 Kilometer Radwege saniert, instandgesetzt oder neu angelegt. Im Folgenden werden Radwegmaßnahmen des letzten Jahres überblicksartig dargestellt:

Broichstraße



- Länge ca. 850 Meter

Ossendorf



- Länge ca. 4,5 km
- Gewerbe u. Mediapark für Radfahrer erschlossen.

Neue Radwege in Porz-Langel



- Länge ca. 3,2 km
- u.a. Auf dem Damm

Trankgasse



- Länge ca. 50m
- Rheinuferstraße bis Unterführung

Innerer Grüngürtel



- Länge ca. 300 m
- Aachener Straße Ecke Innere Kanalstraße
- Amt für Landschaftspflege und Grünflächen

Hirschgraben



- Länge ca. 800m
- zwischen Bundesautobahn A59 und Frankfurter Straße

Humboldtstraße



- Länge ca. 700m
- zwischen Steinstraße und Theodor-Heuss-Straße

Konrad-Adenauer-Ufer



- Länge ca. 2,5 km
- Maßnahme im Rahmen des Hochwasserschutzes
- Stadtentwässerungsbetriebe

Liburer Straße



- Länge ca. 80 Meter
- Zwischen Alte Burgstraße und Am Liburer Wall

Langer Damm



- Länge ca. 3 Km
- Zwischen Rheindamm in Kasselberg und dem Fährübergang in Langel
- Maßnahme im Rahmen des Hochwasserschutzes
- Stadtentwässerungsbetriebe

Leinpfad



- Länge ca. 1,25 km
- zwischen Sürther Mühle und Pflasterhof
- Maßnahme im Rahmen des Hochwasserschutzes
- Stadtentwässerungsbetriebe

Westhovener Aue



- Länge ca. 400 Meter
- Maßnahme im Rahmen des Hochwasserschutzes
- Stadtentwässerungsbetriebe

5.2 Schutz- und Radfahrstreifen

Schutz- und Radfahrstreifen sind Radverkehrsanlagen, die am Fahrbahnrand markiert werden. 2009 hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik etwa fünf Kilometer dieser Radverkehrsanlagen im städtischen Straßenraum angelegt.

Berücksichtigung bei der Planung

Bei jeder Planung für Neu- oder Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum wird immer geprüft, ob Schutz- oder Radfahrstreifen für den Radverkehr installiert werden können. Überall dort, wo diese sinnvoll sind, werden sie in der Planung verankert.

Prüfung aller Unterhaltungsmaßnahmen

Seit zwei Jahren werden außerdem alle Straßenunterhaltungsmaßnahmen im Vorfeld ihrer Realisierung auf die Möglichkeit hin überprüft, durch Markierungsarbeiten Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen. Eine Fahrbahnsanierung bietet die Chance, die bisher bestehende Markierung durch eine neue Markierung zu ersetzen.

Grundsätze

Das Spektrum kann dabei von der Markierung einer einzelnen vorgezogenen Haltelinie für den Radverkehr an einer Lichtsignalanlage oder der Aufbringung von Fahrradpiktogrammen in Einmündungsbereichen bis hin zur Markierung durchgehender Schutz- oder Radfahrstreifen gehen. In jedem Falle erfüllen die so geschaffenen Radverkehrsanlagen die neuesten Standards, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, und sind zugleich um ein vielfaches günstiger als baulich ausgestaltete Anlagen.

Radfahrstreifen sind letztlich Radwege, die auf der Fahrbahn aufgetragen werden. Sie müssen mindestens 1,60 Meter breit sein, sind in der Regel rot eingefärbt, Benutzungspflichtig und sind vom motorisierten Verkehr in jeder Hinsicht freizuhalten. Halten und Parken ist auf Ihnen ebenso untersagt wie das Überfahren.

Schutzstreifen sind hingegen Angebotsstreifen für den Radverkehr. Sie sind in der Regel 1,50 Meter, mindestens jedoch 1,25 Meter breit und werden zu beiden Seiten

durch gestrichelte Linien begrenzt. Daraus geht bereits hervor, dass PKW den Schutzstreifen, beispielsweise um entgegenkommenden Fahrzeugen auszuweichen, überfahren dürfen. Ebenso ist das Halten auf Schutzstreifen erlaubt, das Parken hingegen nicht. Um beidseitig Schutzstreifen auf einer Fahrbahn anlegen zu können, muss diese einen Querschnitt von mindestens sieben Metern aufweisen.

Mielenforster Straße - Schutzstreifen



- Länge ca. 1000 Meter

Bonner Straße - Schutzstreifen



- Länge ca. 700 Meter

Bonner Wall - Schutzstreifen



- Länge ca. 600m

Eupener Straße - Schutzstreifen



- Länge ca. 1km

Ubierring - Schutzstreifen



- Länge ca. 200m
- Mainzer Straße in Richtung Rhein.

Zeughausstraße - Radfahrstreifen



- Länge ca. 200m
- zwischen Sankt-Apern-Straße und Auf dem Berlich

Mühlenbach - Schutz- und Radfahrstreifen



- Länge ca. 550m
- Tel-Aviv-Straße bis Matthiasstraße

5.3 Weitere fahrradfreundliche Markierungen

Es gibt Maßnahmen, bei denen die Einrichtung einer Radverkehrsanlage, beispielsweise eines Schutzstreifens, sinnvoll wäre, jedoch aufgrund ungenügender Platzverhältnisse nicht umsetzbar ist. Für solche Fälle hat die Radverkehrsplanung der Verwaltung verschiedene Lösungen entwickelt, anhand derer durch Markierungen dennoch etwas für den Radverkehr getan werden kann. Auf der Venloer Straße wurden beispielsweise Fahrradpiktogramme auf den Fahrbahnrand aufgetragen, die dem motorisierten Verkehr signalisieren, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen dürfen.

Venloer Straße - Fahrradpiktogramme



- Zwischen Körnerstraße und Ehrenfeldgürtel

In Einmündungsbereichen können zudem Schutzzonen für den Radverkehr, ähnlich den Furten in signalisierten Kreuzungsbereichen, aufgebracht werden. In unsignalisierten Einmündungsbereichen können diese rot eingefärbt werden. Sind die Platzverhältnisse derart knapp, dass selbst die Einrichtung von Schutzräumen in Einmündungsbereichen nicht möglich ist, besteht die Möglichkeit eine gestrichelte Fahrbahnbegrenzung, ergänzt durch Fahrradpiktogramme am Fahrbahnrand, aufzubringen. Ein gutes Beispiel für die zur Verbesserung der Radverkehrssituation durch die beschriebenen Lösungsmöglichkeiten aus dem Jahr 2009 ist die Bachemer Straße im Bereich zwischen Mommsenstraße und Gleueler Straße.

Bachemer Straße – fahrradfreundliche Markierungen



Ein weiteres Feld für Verbesserungen der Radverkehrssituation existiert im Bereich signalisierter Kreuzungen. Hier besteht die Möglichkeit entweder aufgeweitete Auf-

stellflächen für den Radverkehr vor der Haltelinie des motorisierten Verkehrs zu markieren oder die Haltelinie am Fahrbahnrand für den Radverkehr vorzuziehen. Beide Lösungen haben extrem positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, da sie dafür sorgen, dass der Radverkehr in das Blickfeld des motorisierten Verkehrs rückt. Schwere Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignen sich besonders häufig im Zusammenhang mit Abbiegevorgängen in Kreuzungsbereichen.

2009 wurden deshalb im Zuge verschiedener Maßnahmen zahlreiche Kreuzungsbereiche mit aufgeweiteten Aufstellflächen und vorgezogenen Haltelinien für Radfahrerinnen und Radfahrer ausgestattet:

Agrippastraße – Aufgeweitete Aufstellfläche



- Ecke Neuköllner Straße

Bachemer Straße – Aufgeweitete Aufstellfläche



- Ecke Gleueler Straße

Mühlenbach- Aufgeweitete Aufstellfläche (rot)



- Ecke Waidmarkt

Brücker Mauspfad – vorgezogene Haltelinie (rot)



- Ecke Olpener Straße

Rodenkirchener Straße – vorgezogene Haltelinie



- Ecke Lerchenweg

5.4 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat im Jahr 2009 über 60 Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet. Insgesamt ist es Radfahrerinnen und Radfahrern damit bereits in mehr als 700 Einbahnstraßen in Köln erlaubt, diese entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu befahren. Durch nicht geöffnete Einbahnstraßen bestehen in vielen Fällen Netzlücken, die einer schnellen und direkten Radverkehrsverbindung entgegenstehen. Die Öffnung von Einbahnstraßen ist deshalb von herausragender Bedeutung im Hinblick auf die Bereitstellung eines möglichst durchgängigen Radverkehrsnetzes im Stadtgebiet.

Die Öffnung von Einbahnstraßen erfolgt vorwiegend im Rahmen der Einrichtung von Tempo-30 Zonen. Bevor eine solche Zone eingerichtet wird, werden alle im betroffenen Gebiet liegenden Einbahnstraßen auf ihre Tauglichkeit zur Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung hin überprüft.

5.5 Andere Maßnahmen

Neben den bereits beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr gibt es weitere Maßnahmen, wie etwa Querungshilfen oder Ausschleusungen des Radweges auf die Fahrbahn. Diese Maßnahmen können als punktuelle Maßnahmen bezeichnet werden. Sie führen zu einer Verbesserung der Radverkehrssituation an bestimmten neuralgischen Stellen im Straßenraum. Beispielhaft seien für das Jahr 2009 folgende Maßnahmen angeführt:

Neusser Straße	
	<ul style="list-style-type: none">• Ecke Innere Kanalstraße• Weiterführung des Radweges in Richtung Innenstadt hervorgehoben

Zülpicher Straße



- Höhe Mensa
- Ausschleusung des Radwegs auf die Fahrbahn

Zülpicher Straße



- Höhe Mensa
- Querungshilfe

Hohe Pforte



- Zwischen Sternengasse und Hochportenbüchel
- Rückbau Radweg und Öffnung der Einbahnstraße

6 Fahrradparken



Das Fahrradparken ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Fahrradfahrens. Seit 2007 ist die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum ein zentraler Baustein der Kölner Radverkehrsförderung. Mit dem Ziel, jedes Jahr 1.000 neue Fahrradabstellanlagen zu schaffen, wurde die Stadt Köln 2009 mit dem Preis „best for bike“ ausgezeichnet. Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass auch kindergerechte Fahrradabstellanlagen aufgestellt werden (siehe Foto).

Das erhöhte Öffentlichkeitsinteresse am Fahrradfahren im Allgemeinen führte dazu, dass das offensiv kommunizierte städtische Ziel, in den nächsten Jahren viele zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum zu schaffen, auf eine breite Resonanz traf. Die Verleihung des „best-for-bike“-Preises erhöhte die Resonanz zusätzlich. Das Ergebnis ist, dass die beim Team des Fahrradbeauftragten eingehenden Bürgeranträge sowie die Prüfaufträge aus den politischen Gremien um ein Vielfaches zugenommen haben.

Gingen im Jahr 2007 weniger als 20 Anträge ein, erhöhte sich die Anzahl der Anträge im Jahr 2008 auf etwa 250. Dieses Hohe Niveau setzte sich in 2009 mit weiteren 250 Neuanträgen fort.

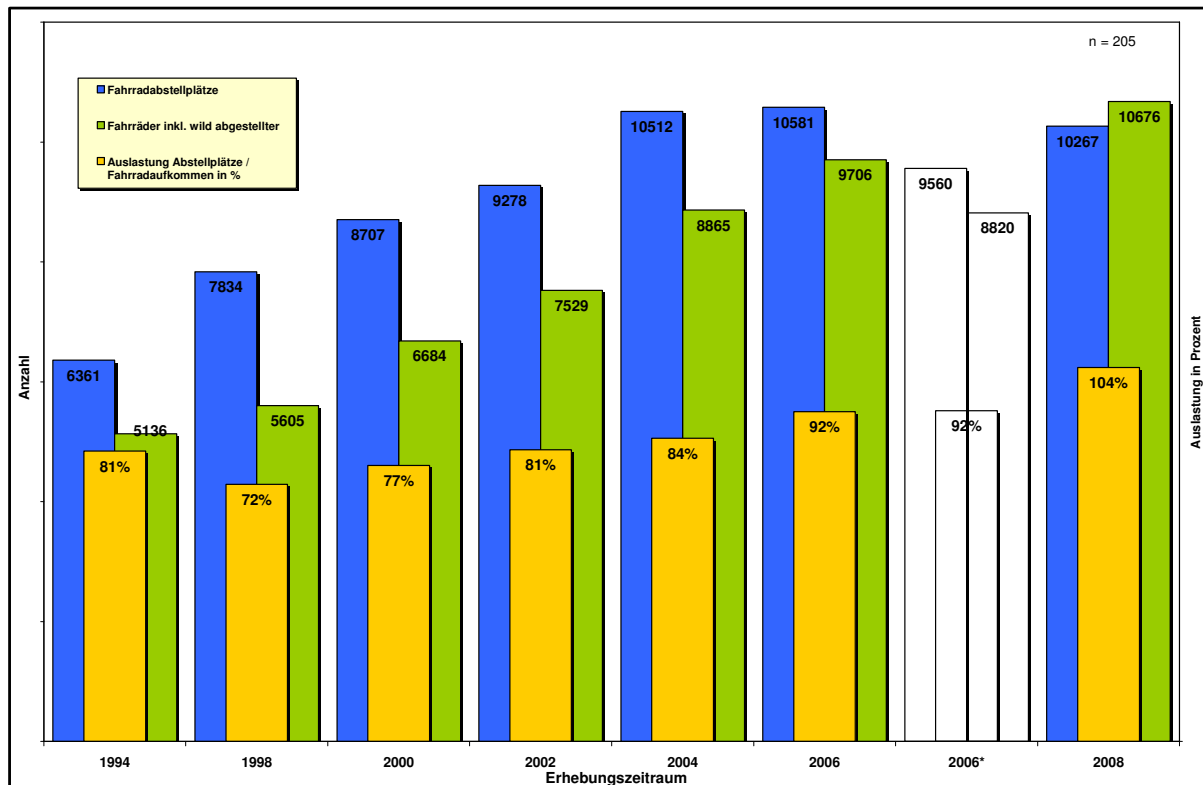
Es ist 2009 gelungen, 1.400 weitere Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zu schaffen. Die selbst gesteckte Zielvorgabe von 1.000 Abstellmöglichkeiten konnte somit deutlich übertroffen werden.

Neu installierte Fahrradabstellmöglichkeiten in 2009

Innenstadt	468
Rodenkirchen	24
Lindenthal	306
Ehrenfeld	292
Nippes	256
Mülheim	54
Gesamt	1400

Neben der Ausweitung des Angebots von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum treibt die Verwaltung auch die Entwicklung im Bereich „Bike & Ride“ kontinuierlich voran. Die Schaffung fest installierter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Haltestellenbereich des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) stellt eine wichtige Maßnahme zur Stärkung der Position des Radverkehrs im intermodalen Verkehrsverbund dar.

Entwicklung von Bike & Ride



Aus der Abbildung 1 lässt sich die Entwicklung der Bike & Ride Anlagen im gesamtstädtischen Zusammenhang ablesen. Deutlich zu erkennen ist, dass alle Werte in den vergangenen Jahren kontinuierlich ansteigen.¹

¹ Im Jahr 2008 wurde die Erhebungssystematik hinsichtlich der erfassten Abstellplätze modifiziert. Durch die Umwandlung der Einzelstandorte und Erhebungsbereiche aus 2006 in neue Erhebungsbereiche mit fest definiertem bzw. teilweise verkleinertem Radius ergibt sich eine Reduzierung der zu erhebenden Abstellanlagen. Daher ist die Anzahl der Fahrradabstellplätze im Vergleich zu den Jahren 2004 und 2006 keineswegs gesunken, sondern hat weiter zugenommen. Dies ergibt sich aus dem Vergleich mit den farblosen Werten von 2006, welche der Erhebungssystematik von 2008 entsprechen.

Mittlerweile übersteigt die Nachfrage sogar das Angebot, was sich in der Auslastung von 104% niederschlägt. Dass eine Aufstockung des Angebots an Abstellmöglichkeiten von 1994 bis 2008 um über 60% nicht ausreicht, da sich im gleichen Zeitraum die Nachfrage verdoppelt hat, zeigt die große Dynamik, die in diesem Segment vorhanden ist und dass die Stadtverwaltung das Angebot weiter ausdehnen muss.

Bike & Ride - Fahrradboxen und überdachte Abstellanlagen



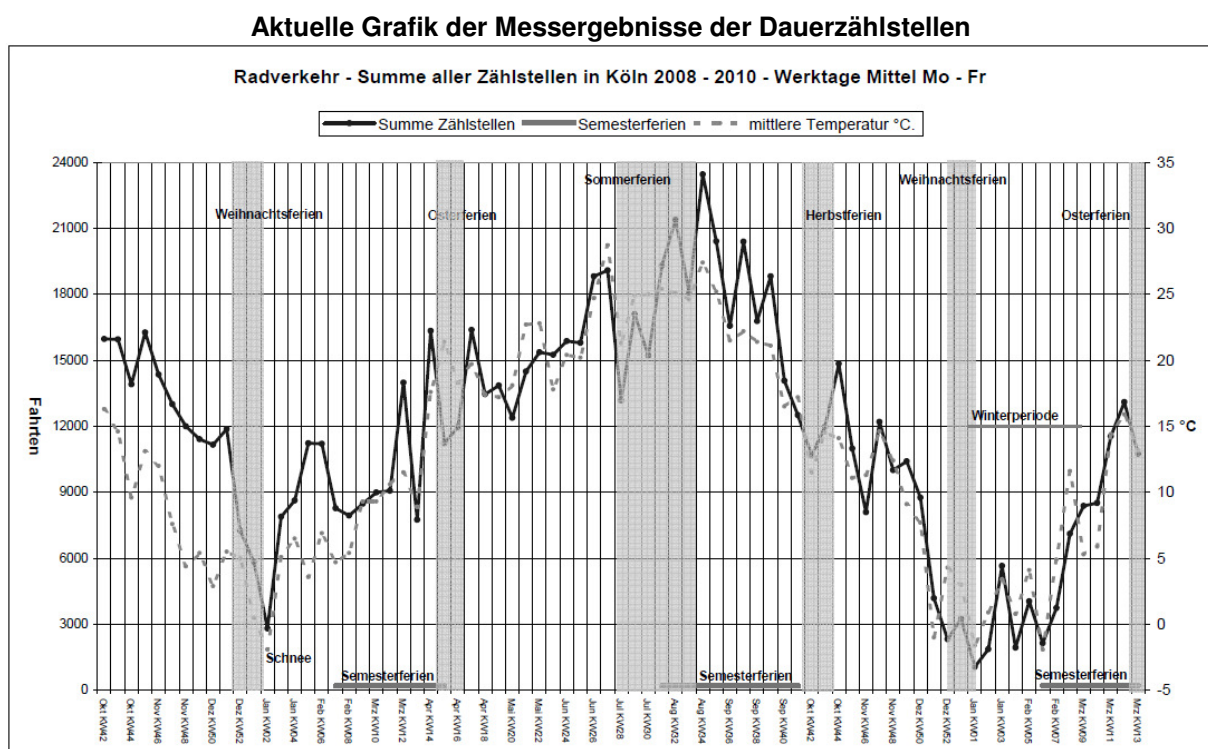
2009 wurden unter anderem weitere 96 Fahrradboxen an 17 Stadtbahnhaltestellen aufgestellt. Die zuvor bereits existierenden 138 Fahrradboxen auf Kölner Stadtgebiet wurden seinerzeit von der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS) und den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) aufgestellt. Betrieben werden sowohl die alten als auch die neuen Fahrradboxen durch die Kölner Gesellschaft für Arbeits- und Berufsförderung (KGAB), Tel.: 0221-942011-0.

7 Radverkehrserhebungen

Um den Radverkehr in Köln zielgerichtet fördern zu können - sei es durch infrastrukturelle Maßnahmen oder auch durch Öffentlichkeitsarbeit - ist eine gute und breite Datenbasis unerlässlich.

Es hat sich gezeigt, dass zur Gewinnung eines möglichst umfassenden Bildes über die Situation des Radverkehrs eine Kombination aus permanenten Zählungen (Totalerhebungen) und manuellen Zählungen die besten Ergebnisse zeigt.

Im Jahr 2009 wurde erstmals an vier Stellen im Stadtgebiet der Radverkehr über ein ganzes Jahr in einer Totalerhebung erfasst. Möglich machten dies die in der zweiten Jahreshälfte 2008 installierten Dauerzählstellen am Neumarkt, auf der Zülpicher Straße auf Höhe der Uni-Mensa sowie auf der Deutzer und Hohenzollernbrücke. Das absolute Maximum wurde in der dritten Kalenderwoche des August erzielt. Dort registrierten alle Zählstellen zusammen durchschnittlich mehr als 20.000 Radfahrer pro Tag (siehe Diagramm).



Durch die Dauerzählstellen lassen sich sowohl aktuelle als auch langfristige Entwicklungen im Radverkehr sehr gut dokumentieren. So können auch Abhängigkeiten der Radverkehrsströme von Wochentagen, Jahreszeiten, Wetter und Ferienzeiten unter-

sucht werden. Anhand der Korrelationen lassen sich Korrekturfaktoren entwickeln, die bei der Interpretation der Ergebnisse manueller Erhebungen eingesetzt werden können.

Dass Dauerzählstellen manuelle Zählungen keineswegs überflüssig machen sondern sie sinnvoll ergänzen, ergibt sich daraus, dass es erst manuelle Zählungen ermöglichen, sukzessive ein geographisch differenziertes Bild über die Radverkehrsströme im Stadtgebiet zu entwickeln. Deshalb führt das Team des Fahrradbeauftragten seit 2007 jährlich großflächig Einzelerhebungen durch. In zwei Wochen im Oktober werden an rund 40 Standorten die Radverkehrsströme zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr erhoben. Die Standorte sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt und wechseln jährlich. So ergibt sich sukzessive ein detailliertes Bild über die Radverkehrsströme in den einzelnen Bezirken. Folgende Tabelle dokumentiert, geordnet nach Bezirken und in alphabetischer Reihenfolge, die Standorte und Ergebnisse der manuellen Zählung der Radverkehrsströme in 2007, 2008 und 2009:

Zählstellen der manuellen Radverkehrserhebungen

Bezirk	lfd. Nr.	Zählstelle	2007	2008	2009
1	1	Aachener Str. Ost 1, Höhe Aachener Weiher	2450	3600	
1	2	Aachener Str. Ost 2, Höhe Umfahrten	4150		
1	3	Alfred-Schütte-Allee, Höhe Deutzer Hafen	450		
1	4	Alteburger Str. in Höhe Tunnel Eisenbahn		1250	
1	5	Alteburger Str. zw. Maternusstr. und Teutoburger Str.			1750
1	6	Am Bayenturm, Höhe Bayenturm	1950		
1	7	Auf dem Berlich, zw. Breite Str. und Helenenstr.	900		
1	8	Bachemer Str. in Höhe Eisenbahnbrücke		4300	
1	9	Bonner Str. in Höhe Tunnel Eisenbahn		1650	
1	10	Bonner Str., zw. Chlodwigplatz und Elsaßstr.	1700		
1	11	Bonner Wall zw. Bonner Str. und Ohmstr.			1150
1	12	Breite Str. Ost, zw. Auf dem Berlich und Hämergasse	1500		
1	13	Breite Str. West, zw. Apostelstr. und Gertrudenstr.	2050		
1	14	Burgmauer/Zeughausstr.			1350
1	15	Clever Str., zw. Wörthstr. Und Sedanstr.	350		
1	16	Deutzer Brücke	3200		
1	17	Deutzer Freiheit, zw. Luisenstr. und Reischplatz	1750		1800
1	18	Deutz-Mülheimer Str. in Höhe Tunnel Bf. Deutz		1000	
1	19	Eifelstr. in Höhe Eisenbahnbrücke		1150	
1	20	Eigelstein, zw. Dagobertstr. und Weidengasse	1950		
1	21	Fleischmengergasse, zw. Neumarkt und Lungengasse	2250		
1	22	Follerstr. zw. Große Witschgasse und Rheinaustr.			1500
1	23	Frankenwerft, zw. Fischmarkt und Mühlengasse	2000		
1	24	Gereonstr. zw. Kardinal-Frings-Str. und Klingelpütz			800
1	25	Griechenpforte zw. Alte Mauer am Bach und Rothgerberbach			1100
1	26	Gummersbacher Str. Höhe Kölnarena			550
1	27	Hildeboldplatz zw. Im Klapperhof und Gereonshof			750
1	28	Hohe Pforte, zw. Cäcilienstr. und Sternengasse	2600		
1	29	Hohenzollernbrücke Nord	150		

1	30	Hohenzollernbrücke Süd	2100		
1	31	Hohenzollernring, zw. Limburger Str. und Friesenplatz	4200	3900	
1	32	Innere Kanalstr., zw. Hollarstr. und Aachener Str.	3200		
1	33	Kartäuserwall, zw. Am Trutzenberg und Prinzen-Garde-Weg	900		
1	34	Krefelder Str., südl. Krefelder Wall		2650	
1	35	Luxemburger Str. Unterführung Höhe Moselstr.			1800
1	36	Maybachstr., zw. Ritterstr. und Bremer Str.		3550	
1	37	Moltke Str. zw. Richard-Wagner-Str. und Jülicher Str.			2150
1	38	Neumarkt, Nord- und Südseite	4000		
1	39	Neusser Str., zw. Schillingstr. und Balthasarstr.	2900		
1	40	Severinsbrücke	700		
1	41	Ulrichgasse zw. Im Dau und Josephstr.			1050
1	42	Universitätsstr., zw. Aachener Str. und Clarenbachstr.	5000	5900	
1	43	Vorgebirgstr. in Höhe Tunnel Eisenbahn		1450	
1	44	Zeppelinstr., zw. Neumarkt und Am Alten Posthof	1150		
1	45	Zoobrücke		650	
2	46	Brühler Str. zw. Mannsfelder Str. und Bonner Str.			1150
2	47	Friedrich-Ebert-Ufer in Höhe Rathausstr.		600	
2	48	Militärringstr. zw. Brühler Str. und Bonner Str.			250
2	49	Oberländer Ufer, südl. Marienburger Str.		1200	
2	50	Ringstr. zw. Brunhildstr. und Kriemhildstr.			750
2	51	Rodenkirchener Brücke Nord	200		
2	52	Rodenkirchener Brücke Südseite			800
2	53	Rodenkirchener Hauptstr. in Höhe Bezirksrathaus		900	
2	54	Rodenkirchener Leinpfad in Höhe Militärringstr.		550	
2	55	Rodenkirchener Str. in Höhe Habichtstr.		350	
2	56	Südbrücke	500		
2	57	Vorgebirgspark/Kierberger Str.			1150
2	58	Vorgebirgstr. zw. Breninger Str. und Roisdorfer Str.			250
2	59	Weißer Bogen Höhe Fähre / Am Treidelweg			200
2	60	Weißer Str. zw. Johann-Strauss-Str. und Richard-Wagner-Str.			850
3	61	Aachener Str. West, zw. Universitätsstr. und Haselbergstr.	2050		
3	62	Alphons-Silbermann-Weg, zw. Bachemer und Zülpicher Str.	2450		
3	63	Bachemer Str. in Höhe Landgrafenstr.		750	
3	64	Bachemer Str., zw. Universitätsstr. und Zülpicher Wall	2500		
3	65	Berrenrather Str. in Höhe Nikolausplatz		4000	
3	66	Brauweilerstr. Unterführung Bhf Lövenich			350
3	67	Dürener Str., zw. Theresienstr. und Wittgensteinstr.	3200		
3	68	Luxemburger Str., zw. Hardtstr. und Siebengebirgsallee	1150		
3	69	Militärringstr. zw. Berrenrather Str. und Luxemburger Str.			400
3	70	Rautenstrauchstr. in Höhe Klosterstr.		1400	
3	71	Rautenstrauchstr. in Höhe Landgrafenstr.		750	
3	72	Stadtwaldgürtel zw. Wüllnerstr. und Joeststr.			1400
3	73	Sülzburgstr. in Höhe Emmastr.		2450	
3	74	Universitätsstr. Westseite in Höhe Clarenbachstr.		1150	
3	75	Zülpicher Str., Höhe Mensagebäude	4750		
4	76	Äußere Kanalstr. Höhe Feltenstr.			850
4	77	Butzweiler Str. Bahnübergang			1000
4	78	Ehrenfeldgürtel in Höhe Tunnel Bf. Ehrenfeld		2050	
4	79	Stammstr., westl. Gutenbergstr.		400	
4	80	Subbelrather Str. zw. Leyendeckerstr. und Hackländerstr.			1500
4	81	Subbelrather Str., westl. Gutenbergstr.		2700	
4	82	Venloer Str., zw. Geisselstr. und Wahlenstr.	3850		
4	83	Vogelsanger Str. zw. Fuchsstr. und Piusstr.			1700
5	84	Boltensternstr. Unterführung Gürtel			350
5	85	Escher Str. in Höhe Tunnel Bf. Nippes		2050	

5	86	Kempener Str., nördl. Neusser Str.		650	
5	87	Mehrheimer Str. Park Grüngürtel			1950
5	88	Neusser Landstr. in Höhe Tunnel A1		250	
5	89	Neusser Str. Unterführung Gürtel			1000
5	90	Neusser Str., Höhe Florastr.	2250		
5	91	Niederländer Ufer, Höhe An der Schanz	100		
5	92	Niehler Str., südl. Wilhelmstr.		850	
6	93	Blumenbergsweg zw. Dresenhofweg und Bruchstr.			50
6	94	Donatusstr., nördl. Konrad-Hausmann-Str.		150	
6	95	Elbeallee zw. Havelstr. und Spreeweg			350
6	96	Erbacher Weg Nord	50		
6	97	Erbacher Weg Süd	50		
6	98	Kasselberger Weg, nördl. Schlettstadter Str.		150	
6	99	Langeler Damm Höhe Autofähre			450
6	100	Merianstr., westl. Brücke über Mercatorstr.		700	
6	101	Oranjarahofstr. in Höhe Tunnel Industriestr.		300	
6	102	Soldiner Str. Ost	300		
6	103	Soldiner Str. West	250		
6	104	Wilhelm-Ewald-Weg in Höhe Brücke über Willi-Suth-Allee		700	
6	105	Willi-Suth-Allee in Höhe Tunnel Mercatorstr.		650	
7	106	Bergerstr. in Höhe Brücke über Eisenbahn		500	
7	107	Frankfurter Str. zw. Alter Deutzer Postweg und Hansestr.			300
7	108	Grengeler Mauspfad, nördl. Kölner Str.		200	
7	109	Heumarer Mauspfad, südl. Rösrather Str.		150	
7	110	Kaiserstr. in Höhe Tunnel Bf. Porz		700	
7	111	Leinpfad Zündorf zw. An der Groov und In der Rosenau			400
7	112	Wahner Str. / St.-Sebastianus-Str. Unterführung S-Bahn			200
7	113	Weidenweg, Höhe Rodenkirchener Brücke	900		
8	114	Alter Deutzer Postweg in Höhe Brücke über A4		100	
8	115	Dillenburger Str. in Höhe Tunnel Rangierbf. Kalk-Nord		950	
8	116	Kalker Hauptstr. in Höhe Köln Arcaden	1950		
8	117	Kalker Hauptstr. in Höhe Tunnel Rangierbf. Kalk-Nord		1350	
8	118	Neubrücker Ring Höhe Zugang An St. Adelheid			150
8	119	Ostheimer Str. zw. Waldstr. und Kuthstr.			850
9	120	Am Faulbach zw. Düsseldorfer Str. und Domagkstr.			800
9	121	Bergisch Gladbacher Str. in Höhe Ackerstr.		800	
9	122	Bergisch Gladbacher Str. zw. Dellbrücker Hauptstr. und Marthastr.			350
9	123	Elisabeth-Schäfer-Weg zw. Herler Str. und Dombacher Str.			850
9	124	Frankfurter Str., zw. Lassallestr. und Elisabeth-Breuer-Str.	600		
9	125	Im Weidenbruch zw. Hülsenweg und Im Weidenkamp			750
9	126	Leuchterstr. zw. Am Mutzbach und Amselstr.			250
9	127	Mülheimer Brücke	1550		
9	128	Waldecker Str., nördl. Waldecker Platz		400	

8 Ausblick

Die Bedeutung des Fahrrads im städtischen Verkehrsgefüge wird weiter zunehmen. Gerade auf der Kurzstrecke hat das Fahrrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln zahlreiche Vorteile. Es ist in Zeiten steigender Spritpreise, zunehmender Verkehrsbelastungen auf den innerstädtischen Straßen sowie eines weiter wachsenden Umwelt- und Gesundheitsbewusstseins der Menschen zudem eine sinnvolle Alternative zum motorisierten Verkehr. Hinzu kommen technische Innovationen, wie etwa Pedelecs oder E-Bikes, mit denen neue Zielgruppen angesprochen werden und damit der bisherige Nutzerkreis erweitert wird.

Diese wünschenswerte Entwicklung wird durch eine aktive Radverkehrsförderung seitens der Verwaltung unterstützt und befördert werden. Nicht zuletzt durch die neuen Mitarbeiter sieht sich das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in der Lage, dieses zu leisten. Die dazu angedachten Schritte werden entlang der Gliederung dieses Berichts kurz umrissen:

Bürgerservice

Der nunmehr angebotene Service mit zentraler Rufnummer und Emailadresse soll beibehalten und weiter ausgebaut werden. Mittelfristig soll es den Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht werden, Hinweise, Anregungen oder Schadensmeldungen über ein Geoinformationssystem auf der städtischen Internetseite direkt in eine zentrale Datenbank einzugeben. Über das Geoinformationssystem sind dann für die interessierte Öffentlichkeit auch die jeweiligen Sachstände abrufbar. Ein solches System hat den großen Vorteil, dass es nach seiner Einführung das Management der Bürgerhinweise für die Verwaltung effizienter und für den Bürger transparenter macht.

Außendarstellung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit ist und bleibt auch in Zukunft ein zentrales Fundament der Radverkehrsförderung. Bestehende Kooperationen in verschiedenen Initiativen und Expertenkreisen sollen beibehalten und vertieft werden. Durch Kampagnen, Aktionen und Informationsveranstaltungen sollen weiterhin wichtige Themen im Bereich Radverkehr kommuniziert und einer möglichst breiten Masse zugänglich gemacht werden.

2010 soll der städtische Internetauftritt zum Thema Radfahren in Köln überarbeitet und noch informativer als bisher gestaltet werden.

Infrastruktur

Im Bereich Infrastruktur wird konsequent daran gearbeitet werden, den Radverkehr vermehrt auf die Fahrbahn und damit ins Blickfeld des motorisierten Verkehrs zu bringen. Dafür werden auch in Zukunft alle Fahrbahnsanierungsmaßnahmen dahingehend geprüft, ob durch Markierungen Verbesserungen für den Radverkehr erzielt werden können.

Das Radwegesanierungsprogramm soll fortgeführt werden.

In der Radverkehrsplanung arbeitet die Stadtverwaltung derzeit ein Zielkonzept für die Ausgestaltung der städtischen Radinfrastruktur aus. Es soll für das gesamte Stadtgebiet aufzeigen, welche Radverkehrsführung (baulicher Radweg bzw. Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Führung im Mischverkehr ohne eigene Radverkehrsanlage) in welchem Streckenabschnitt jeweils die beste und damit wünschenswerte Lösung darstellt. Das Zielkonzept soll die bisher bestehenden Radnetzpläne als Leitlinie für die künftige Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes in Köln ergänzen.

Fahrradparken

Auch im Jahr 2010 und darüber hinaus sollen Jahr für Jahr über 1000 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum entstehen.

Es ist außerdem geplant, ab 2010 an 21 S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet 250 weitere Fahrradboxen aufzustellen und damit das Bike & Ride Angebot weiter auszubauen.

Erhebungen

Auch im Jahr 2010 werden wieder manuelle Erhebungen der Radverkehrsströme im Stadtgebiet durchgeführt und somit die Datengrundlage erweitert.