

Anlage

Radverkehr in Köln

**Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im
Jahr 2010**

Inhalt

1 Einführung – 2010 war ein gutes Jahr für den Radverkehr	3
2 Fahrradfahren – städtische Infrastruktur ausgebaut und angepasst.....	4
2.1 Radwege	4
2.2 Schutz- und Radfahrstreifen	7
2.3 Andere fahrradfreundliche Markierungen.....	12
2.4 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung.....	14
2.5 Weitere Maßnahmen	14
3 Fahrradparken – Angebot an sicheren Abstellanlagen weiter ausgebaut	16
3.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum.....	16
3.2 Bike & Ride – Parken an Haltestellen des ÖPNV	17
3.3 Mobile Fahrradabstellanlagen	18
4 Fahrradservice – Außendarstellung, Öffentlichkeitsarbeit und mehr	19
4.1 Bürgerservice	19
4.2 Veranstaltungen	22
4.5 Arbeits- und Expertenkreise	23
4.3 Internet und Presse	25
4.4 Newsletter	25
4.5 Plakataktion „Ich fahre Rad, weil...“ und neue Faltblätter.....	26
4.6 Verwaltungsinterne Radverkehrsförderung	26
5 Erhebungen – Datenbasis fortgeschrieben und erweitert.....	28
5.1 Dauerzählstellen	28
5.2 Manuelle Radverkehrserhebungen	29
5.3 Bike & Ride Erhebung.....	30
6 Ausblick – Welche Schritte folgen?	33

1 Einführung – 2010 war ein gutes Jahr für den Radverkehr

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. In einem Interview mit der Kölnischen Rundschau hat Oberbürgermeister Jürgen Roters – der sich die Radverkehrsförderung persönlich auf die Fahnen geschrieben hat – kürzlich das ehrgeizige Ziel verkündet, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 15% zu steigern (vgl. Kölnische Rundschau vom 07. Dezember 2010).

Dass dieses Ziel ambitioniert, aber keineswegs unrealistisch ist, zeigen unter anderem die Ergebnisse der von der Dienststelle durchgeführten Radverkehrserhebungen (vgl. Kapitel 5). Ein gestiegenes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein sowie hohe und weiter steigende Spritpreise mögen ein Grund sein, dass immer mehr Kölnerinnen und Kölner auf das Fahrrad umsteigen. Weitaus wichtiger erscheint aber der Zeitfaktor. Kein Verkehrsmittel kann es im städtischen Verkehr mit dem Fahrrad aufnehmen, wenn es um die sogenannte Kurzstrecke, das heißt Strecken unter fünf Kilometer Länge, geht. Dieser Vorteil wird, so scheint es, von immer mehr Kölnerinnen und Kölnern erkannt, so dass das Fahrrad von Vielen zunehmend auch für die Bewältigung des Alltagsverkehrs genutzt wird.

Allerdings lassen sich erhebliche Unterschiede in der geographischen Verteilung des Radverkehrsaufkommens im Stadtgebiet feststellen. Manche Stadtteile weisen 2008 Anteile von weit über 20% auf und bewegen sich damit annähernd auf dem Niveau der „klassischen“ Fahrradstadt Münster (z.B. Ehrenfeld 27%, Lindenthal 23%, Sülz 22%). In anderen Stadtteilen spielt der Radverkehr bis heute eine relativ geringe Rolle, wie etwa in Buchheim, Höhenberg oder Ostheim (jeweils 5%). Es ist davon auszugehen, dass die weitere Steigerung des gesamtstädtischen Radverkehrsanteils zunächst von den Stadtteilen ausgeht, die ohnehin schon hohe Radverkehrsanteile aufweisen.

Diese einführenden Überlegungen, sowie zahlreiche andere Faktoren sind für die städtische Radverkehrsförderung natürlich von großer Bedeutung. Gleichzeitig muss die städtische Radverkehrsförderung aber auch als ein entscheidender Faktor für die Zunahme des Radverkehrs in der Stadt gesehen werden.

Die nächsten Kapitel dokumentieren ausführlich, welche Maßnahmen die Verwaltung in 2010 zur weiteren Förderung des Radverkehrs in Köln ein- und umgesetzt hat.

2 Fahrradfahren – städtische Infrastruktur ausgebaut und angepasst

Im Gegensatz zu früher beschränkt sich die Radverkehrsinfrastruktur längst nicht mehr ausschließlich auf die klassischen, baulichen Radwege. Mit sogenannten Schutzstreifen, Radfahrstreifen und verschiedenen punktuellen Lösungen, wie etwa vorgezogenen Haltelinien an Ampeln, verfügt die Verkehrsplanung der Stadt über ein breites Spektrum von Lösungen, wenn es um die Ausgestaltung einer bedarfsge-rechten, komfortablen und sicheren Infrastruktur für den Radverkehr geht.

Das generelle Ziel besteht zum einen darin, die Bereiche des Straßennetzes, in denen Radverkehrsanlagen – gleich welcher Art – erforderlich aber noch nicht vorhanden sind, sukzessive mit einer entsprechenden Führung auszustatten. Zum anderen geht es darum, bestehende Radverkehrsanlagen auf die heutigen Erfordernisse hin zu überprüfen und gegebenenfalls entsprechend anzupassen. Kurz gesagt geht es um Ausbau und zeitgemäße Instandhaltung des städtischen Radverkehrsnetzes.

Die nächsten Seiten enthalten die wichtigsten Maßnahmen, die 2010 – trotz der bekanntlich schwierigen Haushaltssituation – vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik realisiert werden konnten.

2.1 Radwege

Das Netz baulicher Radwege in Köln erstreckt sich auf etwas mehr als 600 Kilometer. Auch wenn es in den vergangenen Jahren einen tiefgreifenden Wandel innerhalb der Verkehrswissenschaft und vor allem auch in der Planungspraxis hinsichtlich einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des Autoverkehrs gegeben hat, werden auch in Zukunft viele der bestehenden Radwege weiterhin integraler Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes bleiben.

Es wird allerdings vermehrt so sein, dass Radwege in bestimmten Streckenabschnitten von Radfahrerinnen und Radfahrern nicht mehr benutzt werden müssen. Die

Wahlfreiheit zwischen der Benutzung eines Radweges und dem Befahren der Fahrbahn wird damit weiter voranschreiten.

Ob ein Radweg benutzungspflichtig ist oder nicht, spielt für die Unterhaltung der Radwege, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle. Denn auch sogenannte „andere Radwege“ – das sind Radwege, die nicht benutzungspflichtig sind – sind in einem guten Zustand zu halten.

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. € wurden dafür zur Verfügung gestellt.

Viele der beschlossenen Maßnahmen sind allerdings mit einem hohen Abstimmungs- und Planungsbedarf verbunden, weshalb sich die Umsetzung in Teilen verzögert. 2010 konnten aber bereits Teilbereiche entlang der Universitätsstraße sowie der sanierungswürdige Teil des Radwegs entlang der Richard-Wagner-Straße saniert werden. Auch die Sanierung der Radwege entlang des Stadtwaldgürtels konnte bereits begonnen werden.

Neben dem 2009er Programm wurde 2010 ein Folgeprogramm für die Sanierung von Radwegen beschlossen. Dieses umfasst – neben der Sanierung weiterer Teilabschnitte des Militärrings, des Pfälzischen Rings sowie des Vorgebirgsparks - sanierungswürdige Abschnitte entlang An der Schanz, Bergerstraße, Humboldtstraße, Rösrather Straße sowie den Hans-Haaß-Weg, den Mühlenweg und den Verbindungsweg zwischen Sinziger Straße und Militärring.

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

Im Folgenden werden Radwegmaßnahmen des letzten Jahres überblicksartig dargestellt:

Universitätsstraße (Albertus-Magnus-Platz bis Bachemer Straße)

vorher



nachher



Universitätsstraße (Albertus-Magnus-Platz bis Kerpener Straße)



- Gesamtlänge beider Abschnitte ca. 550m

Richard-Wagner Straße



- Länge ca. 100m

Hahnenstraße



- Länge ca. 400m
- neu angelegter gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Hahnwald und Rondorf

2.2 Schutz- und Radfahrstreifen

Sie sind immer Bestandteil der Fahrbahn und dürfen daher vom motorisierten Verkehr, etwa zum Ausweichen im Begegnungsfall, überfahren werden. Ebenso ist das Halten auf Schutzstreifen erlaubt, das Parken hingegen nicht. Schutzstreifen sind in der Regel 1,50 Meter, mindestens jedoch 1,25 Meter breit und werden durch gestrichelte, weiße Linien begrenzt. Um beidseitig Schutzstreifen auf einer Fahrbahn anlegen zu können, muss diese einen Querschnitt von mindestens sieben Metern aufweisen.

Im Gegensatz zu den Schutzstreifen handelt es sich bei Radfahrstreifen letztlich um markierte Radwege. Ihre Nutzung ist ausschließlich Fahrrädern vorbehalten. Halten

und Parken ist auf Ihnen ebenso untersagt wie das Überfahren durch den motorisierten Verkehr. Sie sind formal kein Bestandteil der Fahrbahn und daher durch einen sogenannten Breitstrich von dieser getrennt. Radfahrstreifen müssen mindestens 1,60 Meter breit sein, sind in der Regel rot eingefärbt und benutzungspflichtig.

Kriterien für den Einsatz für Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Radwegen finden sich in den sogenannten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, die 2010 durch die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen komplett überarbeitet wurden. Letztlich ist die Entscheidung für eine bestimmte Radverkehrsanlage immer eine Einzelfallentscheidung, bei der die Verkehrssicherheit das wichtigste Kriterium darstellt.

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

Seit 2007 wird jede Straßenunterhaltungsmaßnahme im Vorfeld auf die Notwendigkeit und Möglichkeit zur Anlage eines Schutz- oder Radfahrstreifens überprüft. Fahrbahnsanierungen bieten immer die Möglichkeit, die bestehende Markierung zu ändern. Durch die Planung und das Aufbringen von Schutz- und Radfahrstreifen im Rahmen von Fahrbahnsanierungen ist es letztlich möglich, in den Bereichen Radverkehrsanlagen einzurichten, die bis dato über keine eigenständige Führung des Radverkehrs verfügten. So können weitgehend kostenneutral bestehende Defizite im Radverkehrsnetz beseitigt und zugleich die Sicherheit erhöht werden.

Istanbulstraße - Schutzstreifen



- Länge ca. 1200m

Junkersdorfer Straße - Schutzstreifen



- Länge ca. 1300m

Karolingerring - Schutzstreifen



- Länge ca. 350m

Saliering - Schutzstreifen



- Länge ca. 70m

Neuer Weyerstraßer Weg - Schutzstreifen



- Länge ca. 400m

Weißer Straße - Schutzstreifen



- Länge ca. 400m
- Richard-Wagner-Straße bis Grüngürtelstraße

Stadtwaldgürtel - Schutzstreifen



- Länge ca. 100m
- Clarenbachstraße bis Aachener Straße

St. Sebastianusstraße – Kreisverkehr / Schutzstreifen



- neue Radverkehrsführung im Rahmen der Einrichtung eines Kreisverkehrs
- unter anderem Schutzstreifen
- Länge ca. 250m

Mühlenbach - Radfahrstreifen



- Länge ca. 300m
- Matthiasstraße - Heumarkt

Riehler Straße - Radfahrstreifen



- Länge ca. 60m
- Haltestellenbereich Zoo/Flora

Durch die Markierung neuer Schutz- und Radfahrstreifen sowie durch die Neuanlage und Sanierung von Radwegen konnten für den Radverkehr allein 2010 zusätzliche Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von mehr als fünf Kilometern realisiert werden.

2.3 Andere fahrradfreundliche Markierungen

Es gibt Maßnahmen, bei denen die Einrichtung einer Radverkehrsanlage, beispielsweise eines Schutzstreifens, sinnvoll wäre, jedoch aufgrund ungenügender Platzverhältnisse nicht umsetzbar ist. Auch gibt es Fälle, bei der eine durchgehende Radverkehrsanlage nicht notwendig erscheint, jedoch in einzelnen Bereichen, wie etwa Einmündungen oder Kreuzungen ein Handlungsbedarf besteht. In beiden Fällen bieten sich punktuelle Markierungen, etwa an Ampeln oder auch in Einmündungsbereichen an. Nachfolgend sind einige Beispiele aufgeführt, die 2010 umgesetzt wurden:

Dünwalder Straße	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ecke Clevischer Ring • kurzer Radfahrstreifen als Hin- führung an die Ampel
Mülheimer Freiheit	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ecke Düsseldorfer Straße • vorgezogene Haltlinie

Dellbrücker Hauptstraße



- Ecke Bergisch Gladbacher Straße
- aufgeweitete Aufstellfläche

Stadtwaldgürtel



- Kreuzungsbereich Stadtwaldgürtel / Aachener Straße / Hültzstraße

Wasserwerkstraße



- Einmündung Walter-Meckauer-Straße
- Fahrbahnbegrenzungslinie in Kombination mit Fahrradpiktogrammen

2.4 Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat auch in 2010 wieder einige Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. 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.

In Ergänzung zu der im Jahre 2006 vorgestellten Vorgehensweise, dass die Öffnung von Einbahnstraßen zunächst nur im Zusammenhang mit der Einrichtung von neuen Tempo 30-Zonen durchgeführt wird, sollen jetzt auch in begründeten Einzelfällen und entsprechend der personellen Ressourcen Einbahnstraßen außerhalb und in bestehenden Tempo 30-Zonen überprüft werden. Primär soll die Reihenfolge der Überprüfungen nach dem Gesichtspunkt der Schließung von Radverkehrslücken im Zuge von Hauptrouten erfolgen.

Mit Blick auf die in 2010 geöffneten Einbahnstraßen muss die nunmehr durchgängige Öffnung der Severinstraße im Anschluss an die Umgestaltung erwähnt werden. Die Öffnung stellt einen herausragenden Lückenschluss dar, ermöglicht sie nun die umwegfreie Fahrt von der Südstadt in die Innenstadt. Eine von zahlreichen Radfahrern und Verbänden immer wieder geforderte Maßnahme konnte damit erfolgreich umgesetzt werden.



Insgesamt ist es Radfahrerinnen und Radfahrern mittlerweile in weit mehr als 700 Einbahnstraßen in Köln erlaubt, diese entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu befahren. Diese Quote ist im bundesweiten Vergleich ein absoluter Spitzenwert.

2.5 Weitere Maßnahmen

Neben den bereits beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr gibt es weitere Maßnahmen, welche die Leichtigkeit des Radverkehrs deutlich erhöhen. Die Rede ist von kleineren, punktuellen baulichen Maßnahmen, die bestehende Hin-

ernisse im Radverkehrsnetz nachhaltig beseitigen. In den meisten Fällen sind dies einfache Bordsteinabsenkungen oder vergleichbare Maßnahmen.

Seit Ende 2010 stehen erstmals Mittel aus Stellplatzablösebeträgen für solche kleineren, baulichen Maßnahmen zur Verfügung. Damit können zukünftig deutlich mehr punktuelle Mängel als in der Vergangenheit beseitigt werden.

Zwei Beispiele aus dem Jahr 2010 verdeutlichen noch einmal, was sich hinter solchen Maßnahmen verbirgt:

Herbert-Liebertz-Weg



Herbert-Lewin-Straße



3 Fahrradparken – Angebot an sicheren Abstellanlagen weiter ausgebaut

Ein integraler Bestandteil bei der Herstellung fahrradfreundlicher Bedingungen im Stadtgebiet ist die Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellplätzen. Das Vorhandensein sicherer Abstellplätze an Quell- und Zielorten des Verkehrs ist ein wichtiges Entscheidungskriterium, wenn es darum geht, Wegstrecken bewusst mit dem Fahrrad zurückzulegen. Darüber hinaus kommt Ihnen auch eine wichtige Bedeutung zu, wenn es um die Anschaffung eines Rades geht. Denn nur, wer das Gefühl hat, sein Fahrrad sicher abstellen zu können, wird bereit sein, ein Fahrrad zu erwerben, welches gewissen Qualitäts- und Sicherheitsstandards entspricht.

Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Maßnahmen zur Ausweitung des Angebots an sicheren Fahrradabstellplätzen 2010 durchgeführt wurden. Dabei werden zwei Hauptbereiche voneinander unterschieden. Zum einen geht es um zusätzlich geschaffene Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum und zum anderen um Bike & Ride Plätze, das heißt um Abstellplätze in den Haltestellenbereichen des öffentlichen Personennahverkehrs.

3.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum

2007 wurde das Ziel, jedes Jahr 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum zu schaffen, offiziell formuliert. Dieses selbstgesteckte Ziel wurde von der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen und 2009 sogar mit dem Preis „best-for-bike“ als einer der fahrradfreundlichsten Entscheidungen bundesweit ausgezeichnet. In den vergangenen Jahren konnte die Zielmarke immer übertroffen werden.

Dies gilt auch für das Jahr 2010. Insgesamt konnten mehr als 1.100 zusätzliche Fahrradabstellplätze eingerichtet werden. Dass dies möglich war, liegt nicht zuletzt an den weiterhin konstant hohen Anträgen seitens der Bürgerinnen und Bürger. Wie schon 2008 und 2009 lag die Zahl der eingegangenen Anfragen bei etwa 250. Nach wie vor ist die sogenannte Haarnadel, das Abstellanlagenmodell „Gotik“. Vermehrt werden aber auch Anlehnbügel des gleichen Modells aufgestellt.

Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum	
Haarnadeln	Anlehnbügel
	

Die folgende Tabelle gibt einen Aufschluss über die räumliche Verteilung der in 2010 neu eingerichteten Abstellplätze.

Fahrradabstellplätze 2010 nach Stadtbezirken	
Stadtbezirk	Anzahl
Innenstadt	462
Rodenkirchen	70
Lindenthal	218
Ehrenfeld	204
Nippes	100
Chorweiler	20
Porz	6
Kalk	36
Mülheim	6
Gesamt	1122

3.2 Bike & Ride – Parken an Haltestellen des ÖPNV

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.

Wie auch die jüngste Bike & Ride Erhebung zeigt (vgl. 5.3), ist es wichtig das bestehende, in den vergangenen Jahren bereits kontinuierlich ausgeweitete, Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten im Haltestellenbereich weiter auszubauen.

2010 hat die Stadtverwaltung deshalb an den Haltestellen Bahnhof Lövenich, Heimersdorf, Klettenbergpark und Siegstraße neue, überdachte Abstellplätze für insgesamt 121 Fahrräder installiert. Dabei kam erstmals ein neuer Typus zum Einsatz, der in enger Abstimmung mit der Stadtplanung und dem Stadtraummanagement speziell für Köln entwickelt wurde.

Überdachte B+R Abstellanlagen, neues Modell



3.3 Mobile Fahrradabstellanlagen

Um temporäre Engpässe, etwa durch stattfindende Bauarbeiten, abzufedern, hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2010 außerdem in größerem Umfang mobile Fahrradabstellanlagen aufgestellt beziehungsweise versetzt. Die eingesetzten 120 mobilen Abstellplätze stehen derzeit verteilt auf die Bereiche Bahnhofs Deutz (Einschränkungen durch die Bauarbeiten Ottoplatz), Spielmannsgasse Ecke Severinstraße (Bauarbeiten Bereich Severinstraße bzw. KVB-Haltestelle Severinstraße) sowie am Bahnhof Ehrenfeld (provisorische Erhöhung der dort knappen Kapazitäten).

4 Fahrradservice – Außendarstellung, Öffentlichkeitsarbeit und mehr

Neben infrastrukturellen Verbesserungen ist die kommunikative Ebene von enorm großer Bedeutung, wenn es um eine nachhaltige und zeitgemäße Radverkehrsförderung geht. In den vergangenen Jahren wurden daher große Anstrengungen unternommen, den Bürgerservice und die Öffentlichkeitsarbeit auszubauen und zu verbessern.

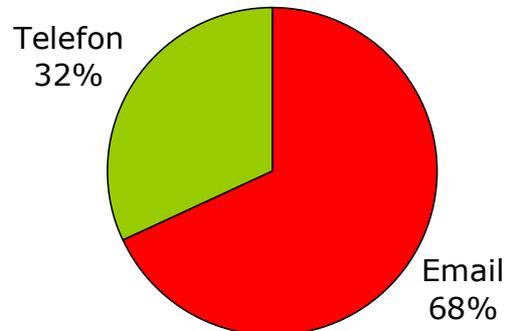
Nachfolgend werden die Maßnahmen, die 2010 in diesem Bereich durchgeführt wurden, grob umrissen. Im Übrigen hat Oberbürgermeister Jürgen Roters verlautbart, dass die Radverkehrsförderung in Köln ein großes und persönliches Anliegen für ihn ist. 2010 haben daher intensive Gespräche mit dem Büro des Oberbürgermeisters darüber stattgefunden, wie sich Herr Roters persönlich in die Radverkehrsförderung einbringen kann. Es wurden verschiedene Maßnahmen vereinbart, die aber vor allem 2011 durchgeführt werden. Eine erste Beteiligung hat es aber bereits 2010 im Rahmen des verwaltungsinernen Gewinnspiels „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ gegeben (vgl. 4.6)

4.1 Bürgerservice

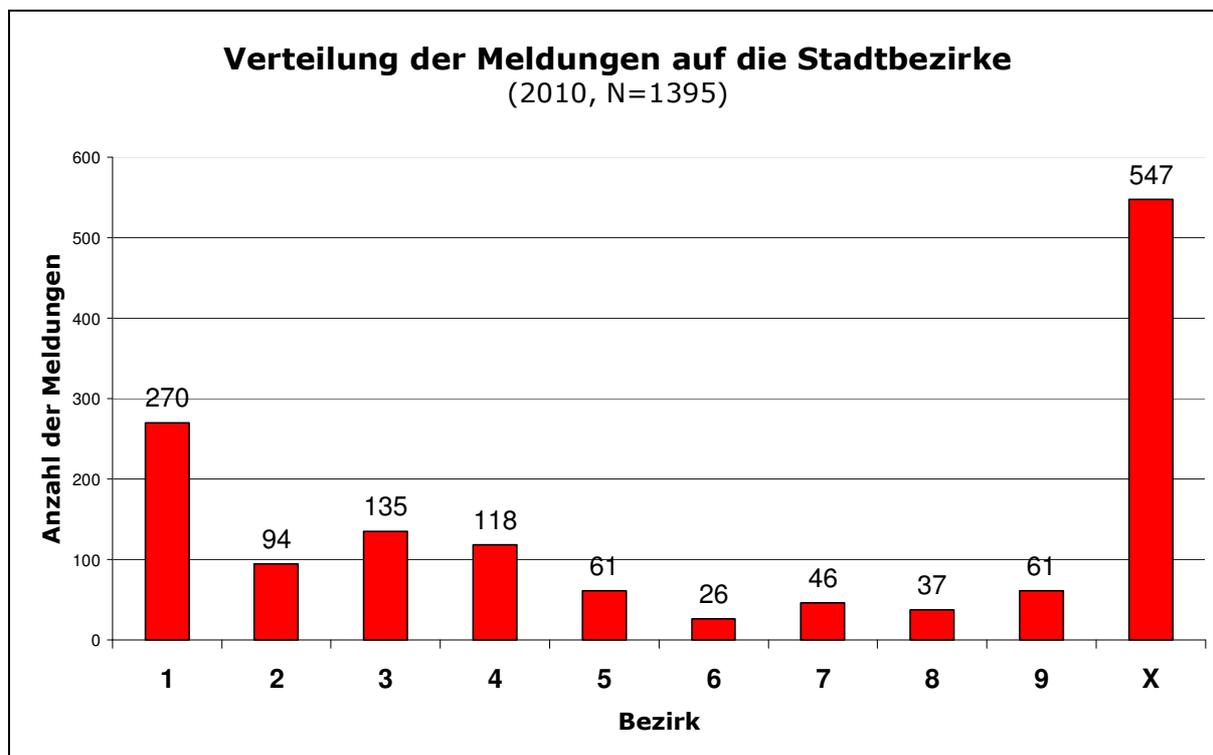
Seit Mitte 2009 gibt es die „Fahrrad-Hotline“ mit der Rufnummer 0221-221-21155. Unter dieser Nummer sowie über die E-Mailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de haben alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich mit Ihren Fragen, Hinweisen und Anregungen zum Thema Radverkehr an die Stadtverwaltung zu wenden. Außerhalb der Dienstzeiten nimmt ein Anrufbeantworter, der täglich abgehört wird, die eingehenden Anrufe entgegen.

2010 wurden die über das Telefon und die E-Mailadresse eingegangenen Meldungen erstmals über ein gesamtes Kalenderjahr dokumentiert. Insgesamt wurden knapp 1.400 Meldungen erfasst. Das nachfolgende Diagramm veranschaulicht die Verteilung zwischen telefonischem und elektronischem Erhalt.

Verteilung der Meldungen auf E-Mail und Telefon (2010, N=1395)

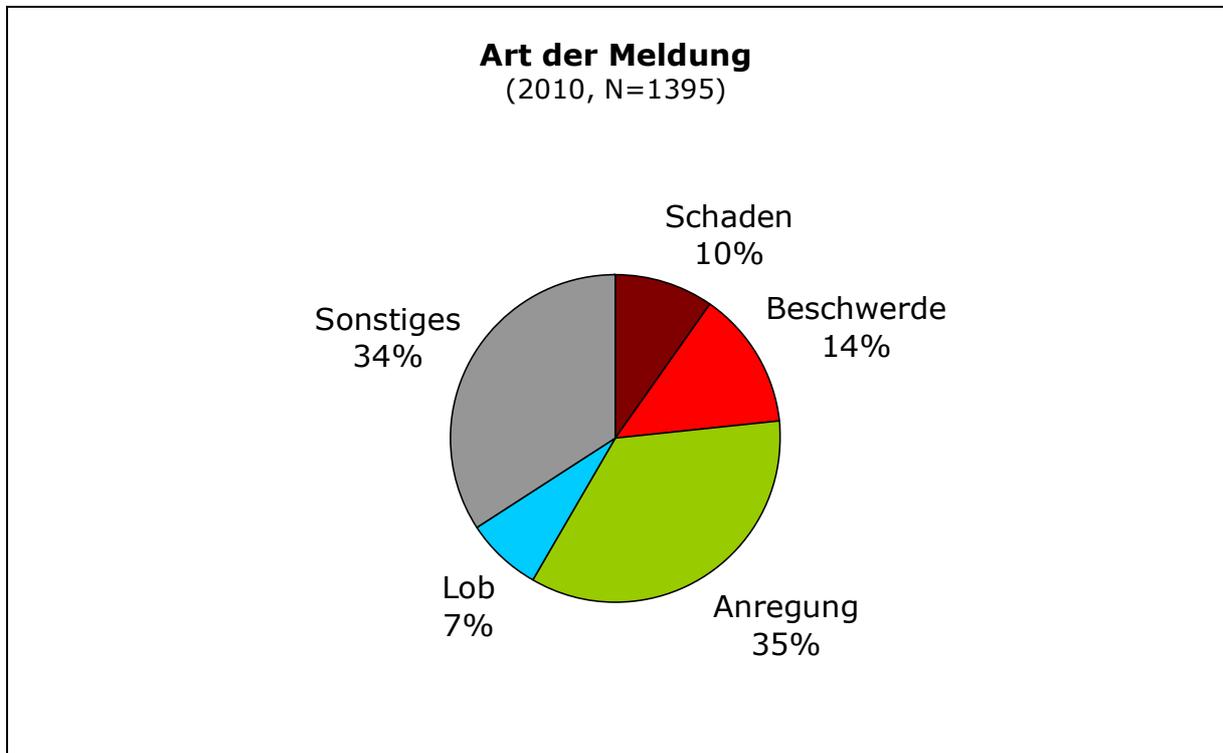


Ebenfalls erfasst wurden der geographische Bezug sowie die Art der Meldung. Bei der Betrachtung des Diagramms, welche die Meldungen den einzelnen Stadtbezirken zuordnet, fällt auf, dass sich überproportional viele Meldungen auf den Stadtbezirk Innenstadt beziehen. Mit etwa jeweils 10% der Meldungen sind auch die Stadtbezirke Lindenthal und Ehrenfeld noch recht häufig vertreten. Mit lediglich 26 Meldungen am geringsten vertreten ist der Stadtbezirk Chorweiler. Ebenfalls interessant ist die verhältnismäßig hohe Anzahl der Meldungen, die unter der Sammelkategorie „X“ erfasst wurden. Dabei handelt es sich um alle Meldungen, die sich entweder nicht eindeutig zu einem bestimmten Stadtteil zuordnen lassen konnten, bzw. mehrere Stadtteile betraf oder – was in den meisten Fällen der Fall war – gar keinen konkreten geographischen Bezug aufwiesen.



Wie bereits erwähnt, wurden die Meldungen auch nach Ihrer Art erfasst. Hierbei ist allerdings vorweg anzumerken, dass die Kategorien nicht ganz trennscharf sind und unter anderem deshalb die Zuordnung einer Meldung zu einer einzigen Kategorie nicht immer ganz einfach war. Letztlich geht es aber auch nicht um eine hundertprozentige Genauigkeit, sondern vielmehr um einen groben Überblick. Und dieser lässt sich bei der Betrachtung des folgenden Schaubilds durchaus gewinnen. Die Kategorie „Schaden“ umfasst Meldungen, die einen konkreten Schaden berichten, der zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit kurzfristig zu beheben ist. Unter „Beschwerden“ sind in diesem Zusammenhang alle Meldungen zu verstehen, die sich entweder auf einen bestimmten Zustand der Radverkehrsinfrastruktur oder aber auch auf eine nicht zufriedenstellende Bearbeitung einer vorangegangenen Anfrage beziehen. Die letztgenannten Beschwerden lassen sich leider nicht gänzlich vermeiden, da die Bearbeitung der zahlreichen Eingaben mitunter recht aufwendig ist und sich nicht immer mit den zahlreichen anderen Aufgaben der städtischen Radverkehrsförderung koordinieren lassen. Unter „Anregung“ sind alle Meldungen zu verstehen, die in irgendeiner Form Verbesserungsvorschläge enthalten. Das können Lösungsvorschläge für bestimmte, mitunter problematische Stellen im Straßenraum sein, aber auch Anträge für die Aufstellung von Fahrradabstellanlagen fallen hierunter. Es liegt in der Natur der Sache, dass Bürgerinnen und Bürger eher zum Telefon oder zur Tastatur greifen, wenn sie sich beschweren möchten als explizit ein Lob zu formulieren. Umso erfreu-

licher, dass die Kategorie „Lob“ es auf stolze 7% bringt. Lob gibt es, ähnlich wie bei den Beschwerden, entweder für ein zügiges Reagieren auf Anfragen oder für Maßnahmen, die als erfolgreich wahrgenommen werden. Unter die Kategorie „Sonstiges“ fallen letztlich alle Anfragen, die sich nicht eindeutig einer der vorgenannten Kategorien zuordnen lassen.



4.2 Veranstaltungen

Insgesamt haben Mitarbeiter aus dem Team des Fahrradbeauftragten die Stadtverwaltung auf über 60 Veranstaltungen, die sich mit dem Thema Radverkehr beschäftigen, vertreten. Darunter waren wieder zahlreiche Veranstaltungen, bei denen der Fahrradbeauftragte und seine Mitarbeiter mit einem eigenen Infostand und vielfältigem Material zum Thema Radfahren in Köln vertreten waren. Zu nennen sind unter anderem:

- Cyclopedia, Fahrradmesse Köln, 27. und 28. März 2010
- „Viva Vital“-Gesundheitstage, 13. bis 15. April 2010
- Straßenfest Bonner Straße, 24. April 2010
- Mobilitätstag bei der RheinEnergie AG, 18. Mai 2010
- Mobilitätstag des DLR, 08. Juni 2010

- NRW-Radtour, 15. Juli 2010
- 3. Kölner Fahrradsternfahrt, 19. September 2010
- Straßenfest Severinstraße, 30. Oktober 2010

Darüber hinaus hat das Team des Fahrradbeauftragten in Kooperation mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) an vier Terminen Aktionen durchgeführt, um Bürgerinnen und Bürgern die innovativen Elektrofahrräder näherzubringen. Fahrräder mit Tretunterstützung durch einen Elektromotor werden immer beliebter, die Verkaufszahlen sind in den letzten Jahren enorm gestiegen und es steht zu erwarten, dass diese Fahrräder bei der zukünftigen Entwicklung des Radverkehrs eine bedeutende Rolle spielen. Die Verwaltung hat diesen Trend erkannt und wird daher auch zukünftig wieder entsprechende Test- und Informationsveranstaltungen durchführen.

4.5 Arbeits- und Expertenkreise



Durch die Mitgliedschaft der Stadt Köln in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS) ergeben sich in jedem Jahr weitere öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen.

2010 ging die AGFS erstmals mit einer neuen Kampagne zum Thema „Kurzstrecke“ an den Start. Unter dem Titel „Ich bin die Energie“ sollen Bürgerinnen und Bürger dazu animiert werden, für kurze Strecken das Auto in der Garage zu lassen und stattdessen auf die eigene Muskelkraft zu setzen. Die Verwaltung hat am 10. Juli einen Aktionstag in Köln-Widdersdorf durchgeführt. Vor einer Bäckerei wurden Kundinnen und Kunden an einem Informationsstand gezielt angesprochen und über die Vorteile des Radfahrens und Zufußgehens informiert.





Ebenfalls wurde wieder die Aktion „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ durchgeführt. Bei der Aktion wurde Schülerinnen und Schülern der Martin-Luther-King Schule in Köln-Weiden auf interaktive Weise vermittelt, wie wichtig das Thema „sehen und gesehen werden“ im Straßenverkehr und insbesondere beim Fahrradfahren ist. Zugleich

wurden praktische Tipps gegeben, wie mit einfachen Mitteln die eigene Sichtbarkeit deutlich verbessert werden kann.

Darüber hinaus hat die Verwaltung an insgesamt drei Facharbeitskreisen der AGFS teilgenommen (in Rhede am 11.03.2010, Unna am 10.06.2010 und Steinfurt am 22.11.2010) und in den beiden 2010 erschienenen Ausgaben der Zeitschrift „fahrradfreundlich mobil“ ausführlich über diverse Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Köln berichtet.



Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft „Velo2010“ ist die Stadtverwaltung ebenfalls öffentlichkeitswirksam aktiv.

„Velo2010“ (www.velo2010.de) ist ein Expertenkreis, 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 2010 hat Velo2010 nach den guten Erfahrungen aus dem Jahr 2009 wieder eine gemeinsame Pressekonferenz veranstaltet. In dieser haben die Ordnungspartner unter anderem über Ihre gemeinsamen Projekte und Aktionen berichtet. Auch für 2011 ist eine entsprechende Pressekonferenz geplant

Auch 2010 wurden Autofahrerinnen und Autofahrer auf allen sogenannten Variotafeln im Stadtgebiet dazu aufgefordert, Rücksicht auf den Radverkehr zu nehmen.

Auch das alljährliche Verkehrsquiz „Sicheres Radfahren“ wurde 2010 wieder angeboten. Unter allen richtig gelösten Fragebögen, die auch online abrufbar waren, wurden tolle Sachpreise verlost. Besonders erfreulich ist die besonders hohe Teilnehmerzahl in 2010. Mit 850 Teilnehmenden hat sich die Anzahl im Vergleich zu 2009 beinahe vervierfacht.

Am 15. und 16. November 2010 hat die Stadtverwaltung zudem in Kooperation mit dem ADFC, der Polizei, der Verkehrswacht und dem Nikolaus-August-Otto-Berufskolleg eine Aktion auf dem Zülpicher Platz zum Thema Fahrradbeleuchtung durchgeführt. Vorbeifahrende Radfahrerinnen und Radfahrer wurden ohne den berühmt-berüchtigten



erhobenen Zeigefinger über die große Bedeutung einer funktionierenden Beleuchtung hingewiesen. Die Auszubildenden der Fachrichtung Zweiradmechaniker des Nikolaus-August-Otto-Berufskollegs boten Radfahrerinnen und Radfahrern, deren Licht defekt war, einen kostenlosen und sofortigen Reparaturservice. Die Aktion stieß auf eine äußerst positive Resonanz.

4.3 Internet und Presse

Auch die Stadtverwaltung informiert über Ihre eigene Internetplattform regelmäßig über Aktuelles und Aktionen zum Thema „Rad fahren in Köln“ (www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr). 2010 wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger mit mehr als 60 Internetmeldungen stets auf dem Laufenden gehalten. Darüber hinaus wurden zum gleichen Thema knapp 30 Pressemitteilungen herausgegeben und fünf Pressetermine organisiert.

4.4 Newsletter

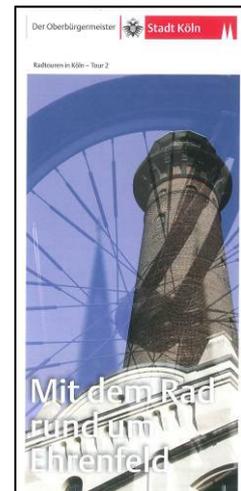
Um die Informationen noch gezielter zu verbreiten und den Service für alle Interessierten weiter zu verbessern, gibt es seit November 2010 auch einen Newsletter zum Thema „Radfahren in Köln“. In den in loser Folge erscheinenden E-Mails werden die Abonentinnen und Abonnten auf die neuesten Meldungen hingewiesen. Um den Newsletter zu beziehen, reicht eine formlose E-Mail an die E-Mailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de. Selbstverständlich kann der Newsletter ebenso per formlose E-Mail wieder abbestellt werden.

4.5 Plakataktion „Ich fahre Rad, weil...“ und neue Faltblätter



Auch die beliebte Plakataktion „Ich fahre Rad, weil...“ konnte 2010 wieder erfolgreich durchgeführt werden. Diesmal wurde mit dem Slogan „Ich fahre Rad, weil Mama-Taxi mega-out ist“ in Kombination mit dem Motiv eines radelnden Schulmädchens zwei Wochen lang im öffentlichen Straßenraum aktiv für das Radfahren in Köln geworben.

Darüber hinaus wurden sechs neue Faltblätter mit Radtouren in und durch Köln veröffentlicht. Die Erstauflage von jeweils 5.000 Exemplaren erfreute sich einer solch großen Nachfrage, dass sie binnen anderthalb Wochen komplett vergriffen war.



4.6 Verwaltungsinterne Radverkehrsförderung

Wie so Vieles beginnt auch eine glaubwürdige Radverkehrsförderung in den eigenen vier Wänden. Dementsprechend hat das Team des Fahrradbeauftragten auch 2010 wieder verschiedene Maßnahmen durchgeführt mit dem Ziel, die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Fahrradsattel zu bekommen.

Eine besondere Rolle kommt dabei dem verwaltungsinternen Gewinnspiel mit dem Titel „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ zu. Nach der Premiere 2009 ging das Gewinnspiel 2010 zum zweiten Mal an den Start und verlief unglaublich erfolgreich. Dieses Mal mussten die Teilnehmenden zwischen Anfang Mai und Ende August an mindestens 25 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Darüber hinaus sollten sie ein schönes, selbstgemachtes Foto mit Fahrradimpression einreichen und den Spruch „Ich fahre Rad, weil...“ so ergänzen, dass er für sie stimmig ist.



Machten 2009 etwa 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit, so waren es 2010 fast 230. Diese fast 230 Teilnehmerinnen und Teilnehmer radelten im Aktionszeitraum zusammengerechnet fast vier Mal um die Erde. Über 150.000 Kilometer standen am Ende auf dem imaginären Gewinnspieltachometer. Dies entspricht umgerechnet einer CO₂-Einsparung von 40 Tonnen. Die Teilnahme lohnte sich nicht zuletzt schon wegen der fantastischen Preise, welche verschiedene Sponsoren auch in diesem Jahr dankenswerterweise wieder zur Verfügung stellten. Der Hauptgewinner

erhielt beispielsweise ein nagelneues Fahrrad der alten Traditionsmarke „Wanderer“, welches in Köln in Handarbeit hergestellt wurde und einen Wert von ca. 1.200€ hat. Darüber hinaus gab es zahlreiche andere hochwertige Preise, etwa einen Reisegutschein in Höhe von 500€ oder hochwertige Fahrradtaschen und -schlösser. Der Stellenwert der Aktion innerhalb der Stadtverwaltung lässt sich auch daran ablesen, dass die Preisverleihung an die Hauptgewinnerinnen und Hauptgewinner durch Oberbürgermeister Jürgen Roters im Historischen Rathaus vorgenommen wurde. Nach den Erfolgen der Vergangenheit findet das Gewinnspiel 2011 seine Fortsetzung, natürlich in der Hoffnung, dass in diesem Jahr noch mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Pedale hauen.



Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber nicht nur vor oder nach der Arbeit zum Fahrradfahren zu animieren, sondern auch während der Dienstzeit, hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik im vergangenen Jahr eine große Dienststellenbefragung zum Thema Dienstfahrräder durchgeführt. Die Ergebnisse stehen zwar noch aus, aber nicht so das Ziel. Die Befragung soll die Grundlage liefern, um sukzessive

einen Fuhrpark hochwertiger Dienstfahräder im Corporate Design der Stadt Köln aufzubauen. Auch Pedelecs, das heißt Elektrofahrräder, sollen darunter sein. Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik wird bereits 2011 erste entsprechende Räder in Auftrag geben und anschaffen. Diese sollen dann als Vorbild für weitere Anschaffungen der Stadtverwaltung dienen, um einen hohen Qualitätsstandard sowie die Einheitlichkeit der Gestaltung zu gewährleisten.

Neben diesen Maßnahmen berichtet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik regelmäßig in der Zeitschrift „stadt intern“, dem Magazin für städtische Mitarbeiter, über Aktuelles und Aktionen aus dem Bereich Radverkehr, um das Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Radfahren zu wecken.

5 Erhebungen – Datenbasis fortgeschrieben und erweitert

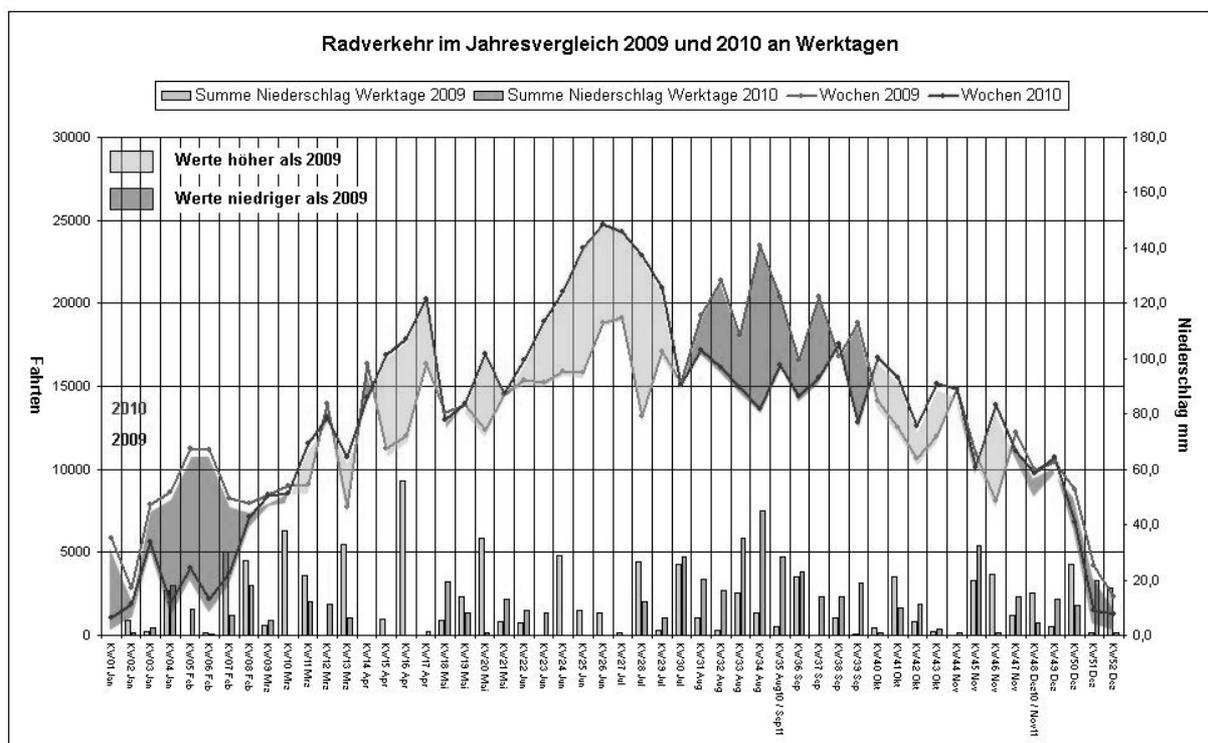
Um den Radverkehr in Köln zielgerichtet fördern zu können - sei es durch infrastrukturelle Maßnahmen oder auch durch Öffentlichkeitsarbeit - ist eine gute und breite Datenbasis unerlässlich.

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. Sowohl die wichtigsten Ergebnisse der Dauerzählstellen als auch der manuellen Einzelerhebungen sollen hier kurz wiedergegeben werden. Auch die wesentlichen Erkenntnisse der Bike & Ride Gesamterhebung, die im Herbst 2010 durchgeführt wurde, werden kurz erläutert.

5.1 Dauerzählstellen

Seit der zweiten Jahreshälfte 2008 gibt es insgesamt vier Dauerzählstellen für den Radverkehr im Stadtgebiet. Diese befinden sich am Neumarkt, auf der Zülpicher Straße auf Höhe der Uni-Mensa sowie auf der Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke. Nachdem es 2009 erstmals möglich war, die gemessenen Radverkehrsströme über den Zeitraum eines gesamten Jahres hinweg zu betrachten, ist es für 2010 erstmals möglich, den Jahresverlauf mit dem des Vorjahres zu vergleichen (siehe Diagramm).

Bei Betrachtung der absoluten Werte, lässt sich ein minimaler Rückgang der erfassten Fahrradfahrten von 1% gegenüber dem Vorjahr feststellen. Dass dieses vermeintlich „schlechte“ Ergebnis de facto als Beleg für die wachsende Bedeutung des Radverkehrs zu interpretieren ist, wird deutlich, wenn der Umstand berücksichtigt wird, dass vor allem der Freizeitverkehr auf dem Fahrrad relativ witterungsabhängig ist. Im Gegensatz zum Sommer 2009 war der Sommer 2010 über weite Strecken sehr regnerisch, was sich dementsprechend besonders auf die Zahlen des Freizeitradverkehrs ausgewirkt hat. Hinzu kommt, dass Köln 2010 an sage und schreibe mehr als 70 (!!!) Tagen unter einer durchgehenden Schneedecke lag. Im Vergleich: 2009 waren es weniger als 20 Tage.



Es muss daher konstatiert werden, dass der Radverkehr in Köln auch in 2010 weiter an Bedeutung gewonnen hat. Damit setzt sich der Positivtrend, der schon seit geraumer Zeit vermutet und mit den Dauerzählstellen seit Mitte 2008 auch empirisch belegt werden kann, unvermindert fort.

5.2 Manuelle Radverkehrserhebungen

Durch die Werte der Dauerzählstellen lassen sich, wie gezeigt, sowohl aktuelle als auch langfristige Entwicklungen im Radverkehr sehr gut dokumentieren. Darüber hinaus können aber auch Abhängigkeiten der Radverkehrsströme von Wochentagen,

Jahreszeiten, Witterungsbedingungen und Ferienzeiten untersucht werden. Anhand der Korrelationen lassen sich Hochrechnungsfaktoren bilden, mit deren Hilfe sich die gemessenen Werte der manuellen Radverkehrserhebungen (gezählt wird von 6 bis 20 Uhr) mittlerweile recht zuverlässig auf 24-Stundenwerte hochrechnen lassen. Dies gilt im Übrigen auch für Kurzzeiterhebungen, die in der Regel zwei bis vier Stunden umfassen. Die Arbeit mit Hochrechnungsfaktoren zur Errechnung von 24-Stundenwerten ist im Bereich Kfz-Verkehr seit Jahren Standard und deshalb dort bereits sehr weit entwickelt. Für den Radverkehr hingegen ist ein solches Vorgehen absolut neu und die Stadt Köln ist mit Ihrem systematischen Ansatz in diesem Bereich weit voraus.

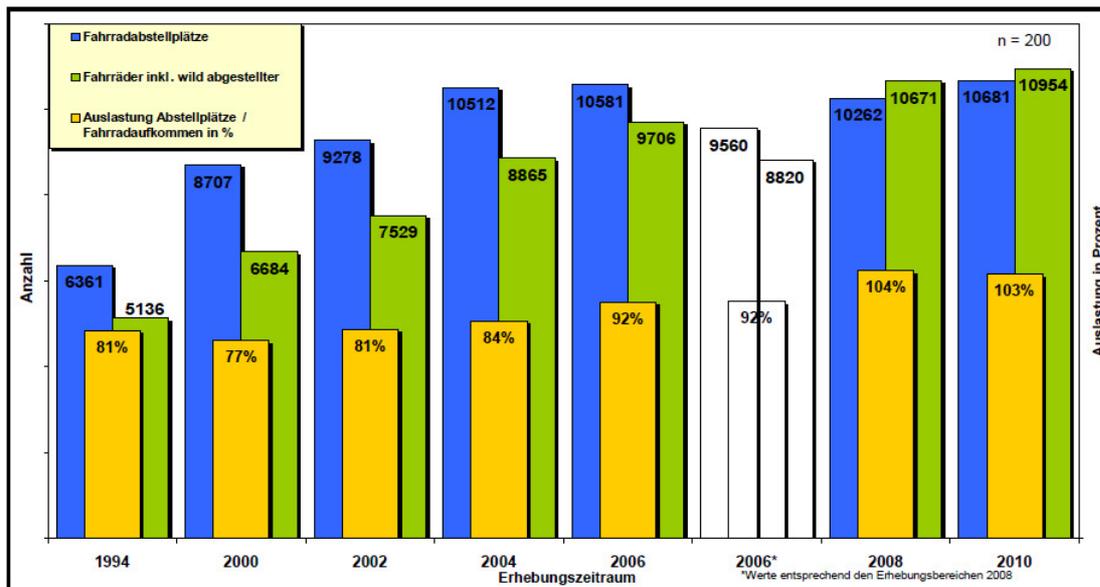
Durch die Errechnung von 24-Stundenwerten wird erstmals eine gemeinsame und damit vergleichbare Datenbasis hinsichtlich der Verkehrsstärken des Radverkehrs verfügbar. Diese Daten sind insbesondere für Netzbetrachtungen aber auch für konkrete Planungsentscheidungen und Evaluationen mittels Vorher-Nachher-Betrachtungen von unschätzbarem Wert. Durch das Erheben und Hochrechnen der Radverkehrsströme an immer wieder neuen Querschnitten im Stadtgebiet lässt sich so nach und nach eine immer detailliertere Übersicht der Radverkehrsströme für das Stadtgebiet erstellen. Die Überführung aller bereits verfügbaren Messergebnisse auf die Ebene der 24-Stundenwerte ist noch nicht ganz abgeschlossen. Im weiteren Jahresverlauf wird mit einer gesonderten Mitteilung noch einmal ausführlich über die Ergebnisse der Radverkehrserhebungen informiert.

5.3 Bike & Ride Erhebung

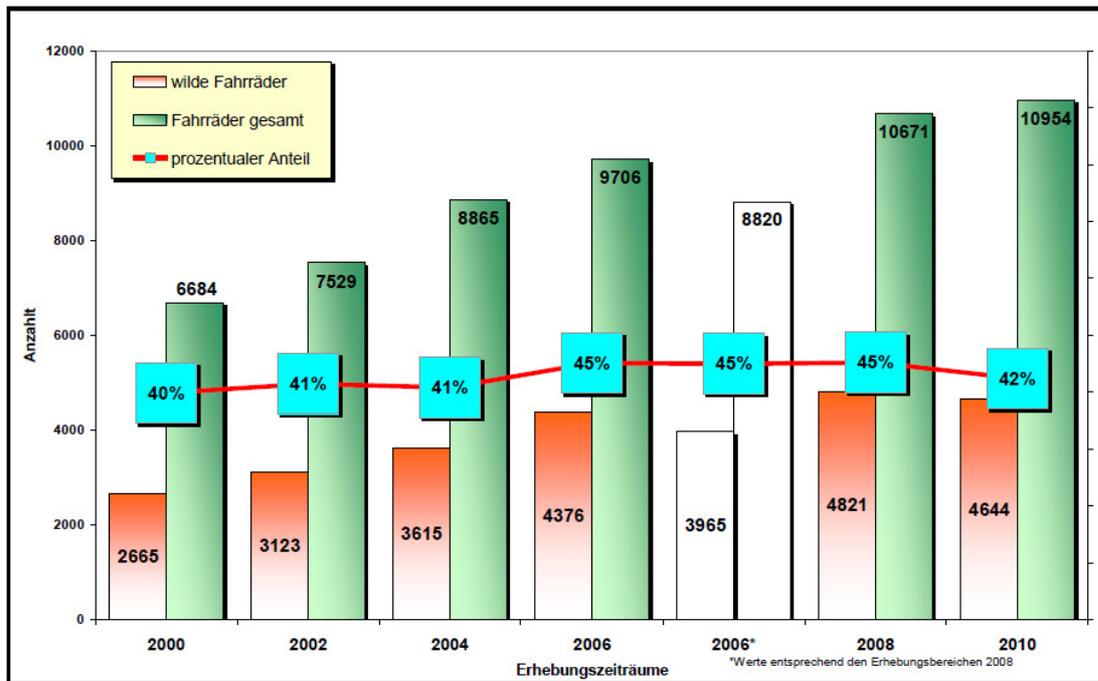
Seit der Verabschiedung des städtischen Bike & Ride Konzepts 1994 hat sich in diesem Bereich eine Menge getan. Um die Fortschritte und die Ist-Situationen regelmäßig zu evaluieren und weitere Handlungsempfehlungen abzuleiten, werden seit Mitte der 90er Jahre regelmäßig durchgeführt. Die letzte Erhebung fand 2008 statt.

Die Untersuchung von 2010 hat ergeben, dass seit der ersten Erhebung 1994 die Zahl der Fahrradabstellmöglichkeiten um 68% von etwa 6.400 auf nunmehr knapp 10.700 erhöht werden konnte. Im gleichen Zeitraum ist die Anzahl der abgestellten Fahrräder allerdings um 113% von damals etwa 5.100 auf fast 11.000 im Jahr 2010 angestiegen. Damit liegt die Nachfrage 2010, ebenso wie schon 2008, über dem bereitgestellten Angebot, wenngleich der Überhang etwas zurückgegangen ist. Betrug

die Auslastung 2008 104% so liegt sie 2010 bei 103%. Diese und weitere Werte sind im folgenden Schaubild graphisch aufbereitet.



Der leichte Rückgang bei der Auslastung ist auf zwei Faktoren zurückzuführen. Zum einen konnte die weitere Steigerung der abgestellten Fahrräder im Vergleich zu 2008 (etwa +300 bzw. +2,7%) durch das ausgeweitete Angebot an Abstellmöglichkeiten überkompensiert werden (etwa +400 bzw. +4%). Zum anderen muss aber darauf hingewiesen werden, dass Einflussgrößen, wie etwa das Temperaturniveau oder die Anzahl der Baustellen im Haltestellenbereich, 2010 vergleichsweise negativer als 2008 waren. Beide Faktoren dürften auch dafür verantwortlich sein, dass die Zahl der „wild“ abgestellten Fahrräder erstmals seit 2000 wieder rückläufig ist. Unter Wild abgestellten Rädern sind die Fahrräder zu verstehen, die zwar im Haltestellenbereich stehen, allerdings nicht an den vorhandenen Abstellanlagen.



Deutliche Unterschiede hinsichtlich Angebots und Nachfrage sowie des daraus ableitbaren Auslastungsgrads lassen sich nach wie vor bei der Betrachtung der Kennwerte der einzelnen Stadtbezirke feststellen, wie der Vergleich der Werte von 2008 und 2010 zeigt.

		Gesamterhebung 2008			Gesamterhebung 2010		
Lfn.	Stadtbezirk	Abstellplätze gesamt	Fahrräder gesamt	Auslastung in %	Abstellplätze gesamt	Fahrräder gesamt	Auslastung in %
1.	Innenstadt	3.447	4.299	125%	3.586	4.344	121%
2.	Rodenkirchen	412	368	89%	398	387	97%
3.	Lindenthal	1.627	1.943	119%	1.758	2.007	114%
4.	Ehrenfeld	822	1.164	142%	819	1.188	145%
5.	Nippes	553	648	117%	712	719	101%
6.	Chorweiler	439	197	45%	427	191	45%
7.	Porz	612	366	60%	608	406	67%
8.	Kalk	660	556	84%	677	609	90%
9.	Mülheim	1.695	1.135	67%	1.696	1.103	65%
Gesamt		10.267	10.676	104%	10.681	10.954	103%

6 Ausblick – Welche Schritte folgen?

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 die städtische Radverkehrsförderung weiterhin nach Kräften unterstützen. Die bestehenden und erfolgreichen Bausteine der Radverkehrsförderung werden fortgeführt und weiterentwickelt werden. Im Folgenden soll kurz umrissen werden, welche Schritte in den Bereichen Fahrradfahren, Fahrradparken sowie Fahrradservice im Jahr 2011 unternommen werden sollen:

Fahrradfahren

Das Radwegsanierungsprogramm wird fortgeführt und erstmals für die Allgemeinheit wirklich sichtbar werden, da viele der Maßnahmen, die 2009 beschlossen wurden, 2011 ihre Umsetzung erfahren werden. Durch den zum Teil aufwendigen Abstimmungsbedarf hat sich die Umsetzung teilweise verzögert. Zu Beginn 2011 wurde bereits mit den Sanierungsarbeiten der Radwege entlang des Stadtwaldgürtels, der Aachener Straße sowie des Pfälzischen Rings begonnen.

Weitergehen wird außerdem die Prüfung aller Straßenunterhaltungsmaßnahmen auf Möglichkeiten, mittels Markierungen etwas für den Radverkehr zu tun. Es ist davon auszugehen, dass auf diese Weise das Netz moderner Radverkehrsanlagen, wie etwa Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, im Stadtgebiet weiter ausgebaut werden kann.

Durch die Erweiterung der Prioritäten hinsichtlich der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist außerdem davon auszugehen, dass bestehende Netzlücken im Radverkehrsnetz zusätzlich geschlossen werden können.

Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Beseitigung punktueller, baulicher Mängel im Bereich der Velorouten im Stadtgebiet, eröffnet zudem die Möglichkeit im Rahmen der personellen Möglichkeiten die erforderlichen baulichen Anpassungen zur Behebung vorzunehmen und damit deutliche Verbesserungen für die Radlerinnen und Radler zu erzielen.

Fahrradparken

Auch im Jahr 2011 sollen wieder mehr als 1.000 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum hinzukommen.

Darüber hinaus sollen im Rahmen des Bike & Ride Konzepts weitere Fahrradboxen im Haltestellenbereich des schienengebundenen Nahverkehrs aufgestellt werden. Eine entsprechende Ausschreibung für insgesamt 250 Boxen wird derzeit vorbereitet.

Fahrradservice

Die erfolgreichen Angebote im Bereich Fahrradservice werden fortgeführt und weiter ausgebaut. Im Bereich Bürgerservice wird beispielsweise in Kooperation mit der Polizei Köln ein „Kölner Radverkehrstreff“ auf die Beine gestellt. Die regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen sollen Bürgerinnen und Bürgern, die sich für das Thema Radfahren in Köln interessieren, die Möglichkeit geben, in ungezwungener Atmosphäre mit Verantwortlichen aus der Stadtverwaltung und der Polizei in Kontakt zu treten und Ihre Anliegen offen zu diskutieren. Damit wird die Transparenz städtischen Handelns weiter erhöht.

Auch bei diversen Veranstaltungen wird das Team des Fahrradbeauftragten wieder mit einem eigenen Stand und einer Fülle von Informationsmaterialien wieder vertreten sein und Bürgerinnen und Bürgern im direkten Gespräch zur Verfügung stehen.

Die so schnell vergriffenen, neuen sechs Faltblätter mit Radtouren in Köln werden erneut und in größerer Stückzahl ausgegeben werden. Darüber hinaus werden sieben weitere Faltblätter mit bisher unveröffentlichten Touren herausgegeben. Auch

die bekannte Plakataktion „Ich fahre Rad, weil...“ wird wieder mit einem neuen Motiv an den Start gehen.

Geplant ist ebenso, den städtischen Internetauftritt zum Thema Radfahren komplett zu überarbeiten und das Informationsangebot auszuweiten und übersichtlicher darzustellen. Mittelfristig ist auch die Einbindung einer interaktiven Karte geplant, mittels derer Bürgerinnen und Bürger Ihre Hinweise und Anregungen direkt im Stadtgebiet verorten und damit noch gezielter Mitteilen können.

Im Bereich der innerbetrieblichen Radverkehrsförderung wird erneut das äußerst erfolgreiche Gewinnspiel „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ durchgeführt werden. Zudem wird das Amt für Straßen und Verkehrstechnik das Konzept für die Anschaffung von Diensträdern für die gesamte Stadtverwaltung abschließen und vorlegen. Ein Baustein wird die Anschaffung neuer, im Design der Stadt Köln gestalteter und qualitativ hochwertiger Räder für die Dienststelle sein. Dazu werden erstmals auch Elektrofahrräder, sogenannte Pedelecs, gehören.

Erhebungen

Die Erhebung radverkehrsrelevanter Daten mittels Dauerzählstellen und manuellen Erhebungen wird konsequent fortgeführt werden. Die erhöhte Datenbasis erlaubt noch genauere Analysen und verdichtet das Bild der Radverkehrsströme im Stadtgebiet weiter.