

Radverkehr in Köln

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Jahr 2012

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung – Radverkehrsförderung mit System.....	3
2. Der übergeordnete Handlungsrahmen	6
2.1 Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020)	6
2.2 Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität	7
2.3 ERA	9
3. Konzepte und Forschungsvorhaben	10
3.1 Zielkonzept	10
3.2 Schutzstreifen außerorts.....	13
3.3 Radschnellwege	14
3.4 Radverkehrsgutachten für Lindenthal, Sülz, Klettenberg	14
4. Datengrundlagen	16
4.1 Dauerzählstellen	16
4.2 Manuelle Einzelerhebungen	17
4.3 Bike & Ride Gesamterhebung 2012	18
5. Infrastrukturmaßnahmen I – Fahren	21
5.1 Radwege.....	21
5.2 Schutz- und Radfahrstreifen	24
5.3 Weitere fahrradfreundliche Markierungen	27
5.4 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr	29
5.5 Weitere Maßnahmen	30
6. Infrastrukturmaßnahmen II – Parken	34
6.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum	34
6.2 Bike & Ride – Fahrradparken im Haltestellenbereich	38
6.3 Mobile Fahrradabstellanlagen	38
7. Service.....	40
7.1 Bürgerservice (u.a. automatisierte Eingangsbestätigung)	40
7.2 Veranstaltungen.....	41
7.3 AGFS	43
7.4 Velo2010.....	43
7.5 Internet und Presse	44
7.6 Radtourenflyer	45
7.7 Werbekampagne „Ich fahre Rad, weil...“.....	46
7.8 Verwaltungsinterne Radverkehrsförderung	46
8. Ausblick.....	49

1. Einleitung – Radverkehrsförderung mit System

Nachdem in den vergangenen Berichten zum Radverkehr in Köln ausführlich dargelegt wurde, wie die Radverkehrsförderung in Köln aufgebaut ist und welche Maßnahmen im jeweiligen Jahr vor dem Hintergrund der drei Säulen „Fahren“, „Parken“ und „Service“ umgesetzt wurden, legt der aktuelle Bericht einen Schwerpunkt auf bestehende Konzepte und Strategien, die der Radverkehrsförderung in Köln zugrunde liegen.

Die kommunale Radverkehrsförderung ist weder Selbstzweck noch ist sie isoliert zu betrachten. Sie stellt vielmehr die konkrete Umsetzungsebene übergeordneter Strategien dar. Sowohl der Bund als auch das Land Nordrhein-Westfalen haben Handlungsempfehlungen erarbeitet, die Leitlinien zur Schaffung einer radverkehrsfreundlicheren Infrastruktur enthalten und das Ziel einer abgestimmten Entwicklung in diesem Bereich über verschiedene Gebietskörperschaften hinweg verfolgen. Die Entwicklung dieser Handlungsempfehlungen erfolgte jeweils in enger Abstimmung mit Kommunen und Kreisen (bottom-up Prinzip) und wurde darüber hinaus durch Positivbeispiele aus dem In- und Ausland ergänzt.

Bevor die 2012 umgesetzten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Köln vorgestellt werden, sollen daher in Kapitel 2 zunächst kurz der Nationale Radverkehrsplan, das zentrale Instrument der Radverkehrsförderung des Bundes (vgl. 2.1), sowie der Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität (vgl. 2.2) vorgestellt werden. Im Anschluss wird zudem kurz auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA2010) der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen eingegangen, die als zentrales technisches Regelwerk maßgeblich für die Planung der Radverkehrsinfrastruktur sind (vgl. 2.3).

Wie sich diese Rahmenbedingungen in Konzepten und Maßnahmen der Radverkehrsförderung in Köln niederschlagen ist Inhalt des dritten Kapitels. Auf Grundlage der ERA2010 hat die Stadtverwaltung ein „Zielkonzept Radinfrastruktur“ entwickelt, welches für alle Straßen im Stadtgebiet Aussagen zur jeweils optimalen Radverkehrsinfrastrukturausstattung trifft (vgl. 3.1). Weiterhin beteiligt sich Köln aktiv an einem Forschungsvorhaben des Bundes, in dessen Rahmen Schutzstreifen außerorts auf schwach belasteten Landstraßen getestet werden (vgl. 3.2). Auch am Planungs-

wettbewerb Radschnellwege des Landes NRW, einem von zehn Bausteinen des Aktionsplans, beteiligt sich Köln gemeinsam mit anderen Kreisen und Kommunen der Region (vgl. 3.3). 2012 hat die Stadtverwaltung außerdem die Erstellung eines Radverkehrsgutachtens für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg beauftragt, bei dessen Erstellung viel Wert auf die Partizipation von Politik und Öffentlichkeit gelegt wird (vgl. 3.4).

Sowohl für die Erarbeitung von Konzepten und Strategien als auch für konkrete Planungen sind valide Daten eine unerlässliche Grundlage. In Kapitel 4 werden daher aktuelle Erhebungsergebnisse aus dem Jahr 2012 vorgestellt. Neben den Ergebnissen der Dauerzählstellen im Stadtgebiet (vgl. 4.1) und manueller Radverkehrserhebungen (vgl. 4.2) wurde 2012 auch wieder eine Bike & Ride Gesamterhebung durchgeführt, deren Ergebnisse sich in Kap. 4.3. finden.

Die Kapitel 5 bis 7 geben dann ausführlich Auskunft über die 2012 konkret umgesetzten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Köln. Die Kapitel folgen dabei den drei zentralen Bausteinen „Fahren“, „Parken“ und „Service“. Kapitel 5 zeigt, welche Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden konnten. Neben baulichen Radwegen (vgl. 5.1) und Markierungslösungen (vgl. 5.2 und 5.3) wird auch der aktuelle Stand zur Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr (vgl. 5.4) sowie weitere Maßnahmen, etwa die Einrichtung von Fahrradstraßen oder die Beseitigung kleinerer baulicher Mängel vorgestellt (vgl. 5.5)

Kapitel 6 widmet sich dem Thema Fahrradparken. Hier wird die Schaffung zusätzlicher Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum (vgl. 6.1), die aktuellen Tätigkeiten im Bereich Bike & Ride (vgl. 6.2) sowie die Verwendung mobiler Fahrradabstellanlagen (vgl. 6.3) vorgestellt.

Kapitel 7 gibt einen Überblick über die zahlreichen Maßnahmen, die im Servicebereich durchgeführt wurden. Diese reichen vom Bürgerservice (vgl. 7.1) über die Durchführung von Veranstaltungen (vgl. 7.2), die Arbeit in verschiedenen Fachgremien (vgl. 7.3 und 7.4), Veröffentlichungen in Internet und Presse (vgl. 7.5), die Herausgabe von Radtourenbroschüren (vgl. 7.6) und Durchführung von Werbemaßnah-

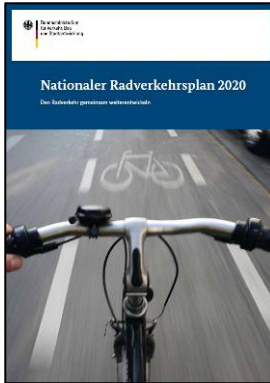
men (vgl. 7.7) bis hin zu Maßnahmen der innerbetrieblichen Radverkehrsförderung (vgl. 7.8).

Abschließend wird ein Resümee des Jahres 2012 gezogen und mit einem Ausblick auf die zukünftige Entwicklung gegeben (vgl. Kap. 8).

2. Der übergeordnete Handlungsrahmen

Wie einleitend bereits dargelegt, ist die Radverkehrsförderung in Köln eingebettet in einem übergeordneten Handlungsrahmen. Einige zentrale Elemente sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden.

2.1 Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020)



Der aktuelle Nationale Radverkehrsplan (NRVP) wurde 2012 vom Bundeskabinett beschlossen und deckt den Zeithorizont bis 2020 ab. Der aktuelle NRVP ist dabei mehr als eine Fortschreibung des ersten NRVP, der 2002 beschlossen wurde. Die Entwicklung des Radverkehrs in den letzten zehn Jahren war so enorm, dass sowohl die Ziele als auch die daraus abgeleiteten Leitlinien einer Neudefinition bedurften.

Letztlich stellt der NRVP die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland dar und definiert die Rahmenbedingungen zur Stärkung des Fahrradverkehrs als Gesamtsystem. Dem entsprechend umfassend sind die im NRVP behandelten Themenfelder. Diese reichen von der Konzeption, Planung und Organisation der Radverkehrsförderung und der Infrastruktur bis hin zu Fragen der Finanzierung und Erfolgskontrolle. Darüber hinaus bekommen aber auch wichtige Themen wie etwa die Verkehrssicherheit, die Verkehrserziehung, Fahrradtourismus und nicht zuletzt die Elektromobilität einen breiten Raum.

Eine wesentliche Neuerung des aktuellen NRVP gegenüber dem Vorgänger ist die Berücksichtigung der Tatsache, dass die jeweiligen Ausgangslagen von Stadt zu Stadt oder Region zu Region vollkommen unterschiedlich sein können und dementsprechend auch differenzierte Handlungsempfehlungen notwendig machen. Eine Großstadt wie Köln, die topographisch fahrradfreundlich ist und bereits einen vergleichsweise hohen Radverkehrsanteil ausweist, hat ganz andere Erfordernisse als etwa eine hügelige Kleinstadt im ländlichen Raum.

Neben der Definition von Leitlinien für eine radverkehrsfreundliche Entwicklung streicht der NRVP als politisches Papier vor allem auch die Gründe heraus, warum eine zeitgemäße Radverkehrsförderung heute unerlässlich ist, wenn es darum geht, gesamtgesellschaftliche Ziele wie Klima- und Umweltschutz, eine nachhaltige Stadt-

entwicklung in Zeiten des demographischen Wandels und der Gesundheit des Einzelnen zu erreichen.

Hauptkritikpunkt aus kommunaler Perspektive am aktuellen NRVP ist, dass der Bund die Umsetzung der Radverkehrsförderung vorwiegend auf der kommunalen und Landesebene sieht. Dabei ist der Bund, nicht zuletzt als Eigentümerin der Bundesstraßen, selbst ein wesentlicher Akteur. Dies gilt umso mehr, wenn es um den Themenkomplex Kommunikation geht. Die Aufklärung breiter Bevölkerungsschichten über Verkehrs- und Verhaltensregeln etwa sollte sinnvollerweise bundesweit geschehen.

Der NRVP ist unter folgender Internetadresse als PDF-Datei abrufbar:

<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/89724/publicationFile/68995/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf>

2.2 Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität



Ebenfalls im Jahr 2012 hat die neue NRW-Landesregierung ihren Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität herausgegeben. Im Gegensatz zum Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung, der größtenteils Leitlinien einer radverkehrsfreundlichen Entwicklung skizziert, sieht der Aktionsplan der Landesregierung konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger, Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Personen im Land vor.

Es werden zehn konkrete Handlungsfelder benannt, die in den kommenden Jahren bearbeitet werden sollen:

1. AGFS 100
2. Nahmobilität und Gesundheit
3. Die Landesregierung als nahmobilitätsfreundlicher Arbeitgeber
4. Radschnellwege
5. „NRW initiativ“
6. Verkehrssicherheit
7. Fußverkehr
8. „Nahmobilität macht Schule“

9. Topographisch benachteiligte Regionen fördern

10. Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen und Rollibikes im ÖPNV

An dieser Stelle können und sollen nicht alle Handlungsfelder näher erläutert werden. Wichtig ist jedoch, auch in Abgrenzung zum NRVP, auf einige Punkte hinzuweisen. Das ist zum einen die bereits erwähnte, konkrete Maßnahmenebene des Aktionsplans. Jedes Handlungsfeld ist unterfüttert mit klaren Umsetzungsstrategien. So hat die Landesregierung etwa zu Punkt 4 „Radschnellwege“ bereits einen Planungswettbewerb ausgeschrieben, an dem sich Köln auch beteiligt (vgl. 3.3). An diesem Beispiel, oder auch an Punkt 3 wird deutlich, dass sich das Land hier eindeutig als eigenständigen Akteur sieht. Mit der geplanten Ausweitung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) auf 100 Mitglieder (siehe Punkt 1, derzeit über 60 Mitglieder) unterstreicht die Landesregierung zudem die große Bedeutung der Arbeit der 1993 gegründeten Arbeitsgemeinschaft. 2012 haben sich in Baden-Württemberg und Bayern unter Vorbildnahme der AGFS ähnliche Arbeitsgemeinschaften gegründet.

Die AGFS war es auch, die maßgeblich darauf hingewirkt hat, die Förderung der gesamten Nahmobilität stärker zu akzentuieren. Schließlich gelten die Vorteile des Radfahrens im Wesentlichen auch für das zu Fuß gehen. Den Fokus daher auf die Nahmobilität als Ganzes zu legen, ist letztlich die konsequente Weiterentwicklung des Leitbildes „Radverkehrsförderung als System“. Der Radverkehr ist nicht isoliert zu betrachten, beziehungsweise seine Förderung darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen. Vielmehr soll perspektivisch eine ideelle, finanzielle und flächenmäßige Gleichberechtigung der nicht-motorisierten Verkehrsmittel mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreicht werden und die Städte und Gemeinden zu vitalen „Lebens- und Bewegungsräumen“ entwickelt werden. Die AGFS hat dieses Konzept in einer Broschüre mit dem Titel „Nahmobilität 2.0“ ausgeführt. Diese Broschüre ist letztlich die fachliche Grundlage des Aktionsplanes. Beide sind online als PDF-Dokumente abrufbar.

Den Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität finden Sie hier:

http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,5691/ticket,quest/~-/Aktionsplan_NM_2012.pdf

Die Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“ der AGFS ist unter folgendem Link abrufbar:
http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,5604/ticket,quest/~NM2_0_broschuere.pdf

2.3 ERA



Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sind das maßgebliche technische Regelwerk für die Planung einer zeitgemäßen Radverkehrsinfrastruktur. Formal sind die ERA2010 als technisches Regelwerk zweiter Ordnung nicht bindend, sondern geben lediglich Auskunft über den aktuellen Stand der Technik. Die ERA2010 ergänzen damit die Richtlinie

zur Anlage von Stadtstraßen (RASt06) zur allgemeinen Straßenraumgestaltung. In Köln finden die ERA2010 und davor auch die ERA1995 jedoch verbindlich Anwendung in der Planung. Die Landesregierung NRW hat die ERA zudem 2012 per Ministerialerlass als für die Planung verbindlich vorgeschrieben. Auch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, die für das Verwaltungshandeln ebenso verbindlich ist wie die Straßenverkehrsordnung selbst, weist seit 2009 auf die ERA in ihrer jeweils gültigen Fassung hin.

3. Konzepte und Forschungsvorhaben

Nachdem in der gebotenen Kürze einige wesentliche Rahmenbedingungen vorgestellt wurden, innerhalb derer sich die Radverkehrsförderung in Köln bewegt, sollen in diesem Kapitel aktuelle Konzepte und Maßnahmen vorgestellt werden, die auf den eben vorgestellten Leitbildern, Handlungsfeldern und Regelwerken basieren.

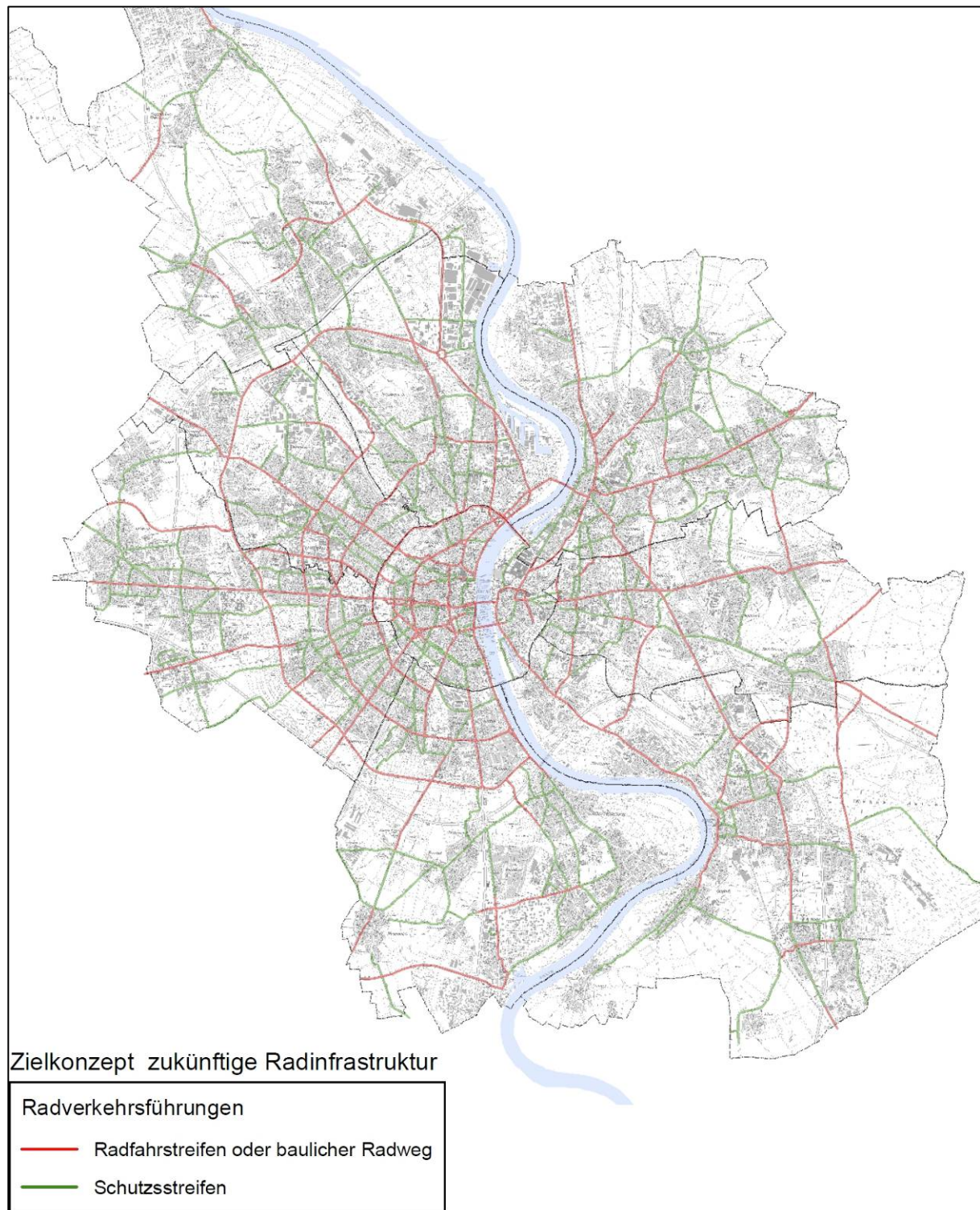
3.1 Zielkonzept

Dass die bestehende Radverkehrsinfrastruktur in einigen Bereichen in Köln nicht dem heutigen Empfinden von Fahrradfreundlichkeit entspricht ist unstrittig. Dennoch hat sich hier in den vergangenen Jahren eine Menge getan: Radwege wurden saniert, Schutz- und Radfahrstreifen wurden überall im Stadtgebiet markiert, kleinere bauliche Mängel beseitigt. Was 2012 umgesetzt werden konnte, darüber gibt Kapitel 5 Auskunft.

Dass diese Maßnahmen nicht für sich stehen, sondern einem klaren Konzept folgen, zeigt das „Zielkonzept Radinfrastruktur“. Ursprünglich als rein verwaltungsinterne Arbeits- und Entscheidungshilfe konzipiert, hat das Zielkonzept Radinfrastruktur mittlerweile durch seine Einfachheit und Klarheit so überzeugt, dass es auch nach „Außen“ Verwendung findet (beispielsweise bei den Abendveranstaltungen zum Radverkehrsgutachten Lindenthal, Sülz und Klettenberg; siehe 3.4). Das Zielkonzept ist letztlich nichts anderes als eine Stadtkarte mit grünen und roten Linien. Dabei stehen die roten Linien für eine separierte Radverkehrsführung (baulicher Radweg oder Radfahrstreifen) und die grünen Linien für Schutzstreifen. Der überwiegende Teil der Straßen hat keine Farbe, was bedeutet, dass der Radverkehr dort im Mischprinzip mit dem Autoverkehr, ohne eigene Markierung, die Fahrbahn nutzen soll.

Der Name Zielkonzept sagt schon, dass es den Bestand gänzlich außer acht lässt. Es handelt sich vielmehr um das theoretisch (d.h. nach aktuellen planerischen Kriterien) „ideale“ Radverkehrsnetz für Köln. Als Grundlage dienen die in den aktuellen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA2010; siehe 2.3) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen genannten Einsatzkriterien für die verschiedenen Führungsformen: die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Verkehrsstärke. Nach diesen Kriterien wurde das Zielkonzept vor etwa zwei Jahren entwickelt und bietet auf übersichtliche Weise einen schnellen, straßengenauen Überblick über die jeweils angemessene Radverkehrsinfrastruktur. Dass auf die jeweiligen

Verkehrsstärken für alle Straßenabschnitte in Köln zurückgegriffen werden konnte, ist einem von der Verkehrsplanung im Amt für Straßen und Verkehrstechnik aufgestellten Verkehrssimulationsmodells zu verdanken. Dieses wurde mittels des Programms VISUM erstellt. Anhand von realen Erhebungswerten wird dieses Modell kontinuierlich geeicht. anhand einer Reihe von Einzelerhebungen die Verkehrsbelastung im Gesamtstraßennetz zuverlässig abbildet.



Worin unterscheidet sich nun das Radverkehrsnetz des Zielkonzepts und die bestehende Radverkehrsinfrastruktur? Derzeit gibt es in Köln rund 500 km bauliche Radwege. Nach dem Zielkonzept ist eine Trennung nur auf ungefähr 250 km des Straßennetzes, das sind etwa 10%, erforderlich. Dies bedeutet, dass eine erhebliche Zahl heute noch benutzungspflichtiger Radwege, in Zukunft nicht mehr benutzungspflichtig sein wird. Auch der Rückbau, etwa im Rahmen von Straßenumgestaltungen, bestehender Radwege ist möglich. Gleichzeitig gibt es aber auch Straßenabschnitte, auf denen derzeit kein Radweg oder Radfahrstreifen vorhanden ist, das Zielkonzept aber eine Trennung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr vorsieht (z.B. Riehler Straße, Ulrichgasse). Dies ist bei zukünftigen Planungen entsprechend zu berücksichtigen.

Im Gegensatz zum Radwegenetz muss das Netz an Straßen, auf denen dem Radverkehr Schutzstreifen zur Verfügung stehen, deutlich ausgeweitet werden. Zu den bereits existierenden, etwa 50 km Schutzstreifen müssen laut Zielkonzept noch circa 300 km hinzukommen.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass der Radverkehr auf der überwiegenden Mehrheit aller Kölner Straßen im Mischverkehr mit dem Auto, das heißt ohne eigene Führung, stattfindet.

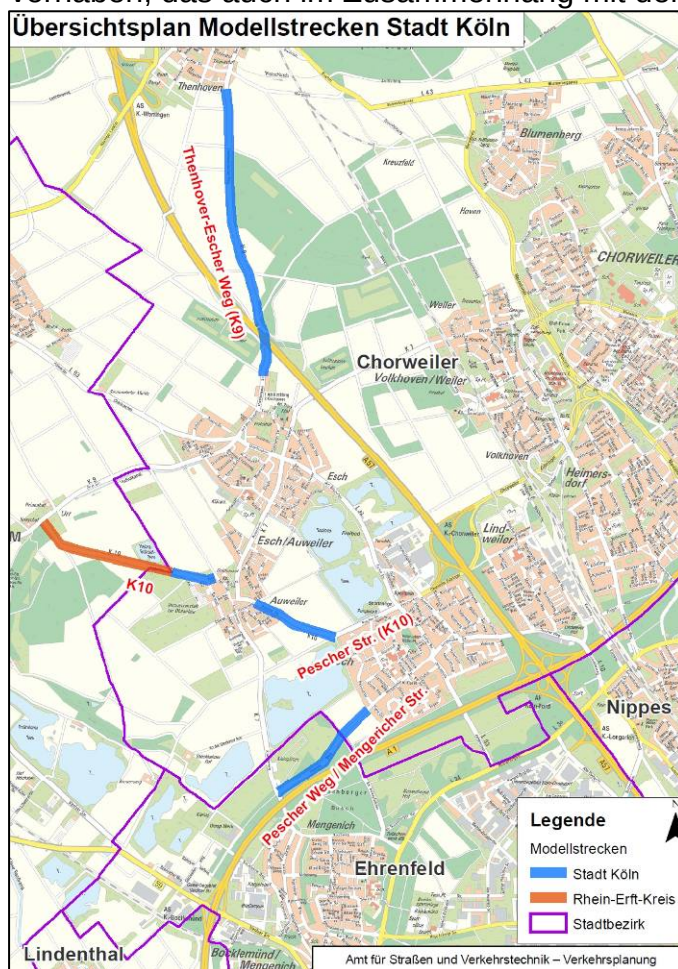
Aus den Berichten der vergangenen Jahre – genauso wie aus dem vorliegenden Bericht – wird deutlich, dass die Tätigkeiten der Verwaltung den Aussagen des Zielkonzepts im Wesentlichen folgen: Die Radwege werden hinsichtlich ihrer Benutzungspflicht überprüft, Schutzstreifen werden bei Fahrbahndeckensanierungen überall dort aufgetragen, wo diese sinnvoll und umsetzbar sind und Radwege werden überwiegend dort saniert, wo auch in Zukunft eine Trennung von Rad- und Autoverkehr vorgesehen ist. (vgl. Kap. 5)

An dieser Stelle muss aber auch deutlich darauf hingewiesen werden, dass das Zielkonzept kein starres und verbindliches Korsett ist. Jede einzelne Planung unterliegt einem Abwägungsprozess, dem auch andere Kriterien zugrunde liegen. So kann es beispielsweise sein, dass im Rahmen einer Fahrbahndeckensanierung die Einrichtung eines Schutzstreifens seitens des Zielkonzeptes empfohlen wird, die dafür notwendigen Fahrbahnbreiten aber nicht vorhanden sind.

Der große Vorteil des Zielkonzeptes liegt in erster Linie in seiner einfachen und flächendeckenden Visualisierung der auf verschiedenen Einsatzkriterien basierenden Führungsformen für den Radverkehr. Damit kann im Rahmen von Erstprüfungen sehr schnell eine Einschätzung über die jeweils anzustrebende Planung erfolgen. Gleichzeitig wird die Kohärenz verschiedener Maßnahmen durch eine einheitliche, leicht verständliche Grundlage, wie es das Zielkonzept darstellt, erhöht.

3.2 Schutzstreifen außerorts

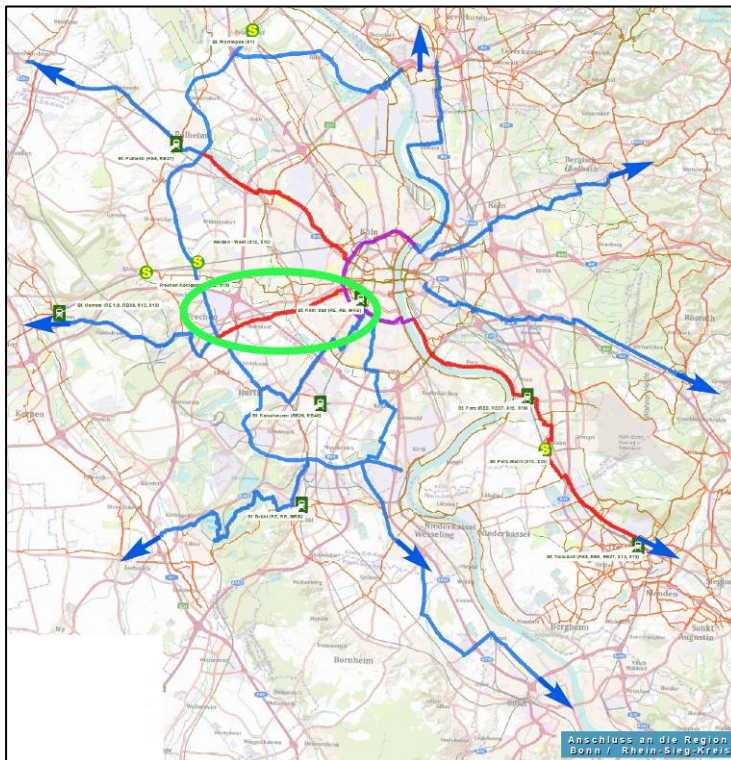
Im Gegensatz zu anderen Ländern (z..B. Belgien, Frankreich oder die Niederlande) ist der Einsatz von Schutzstreifen auf Außerortsstraßen in Deutschland bislang unzulässig. Ob Schutzstreifen als Führungsform für den Radverkehr auf Landstraßen auch in Deutschland sinnvoll sind, soll ein Praxistest 2013/2014 zeigen. Aus diesem Grund hat das Bundesverkehrsministerium 2012 ein entsprechendes Forschungsvorhaben, das auch im Zusammenhang mit dem NRVP2020 (vgl. 2.1) zu sehen ist,



aufgelegt. Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat sein Interesse an dem Vorhaben bekundet und Landstraßen im Stadtgebiet, die den Kriterien entsprechen, angemeldet. Drei Straßenabschnitte im Nordwesten – der Thenhover-Escher Weg (K9), die Pescher Str. (K10) und die Mengener Str. – wurden seitens des Bundesverkehrsministeriums in das Forschungsvorhaben einbezogen. Die entsprechende Abmarkierung der Schutzstreifen wird voraussichtlich bereits im Mai 2013 erfolgen.

3.3 Radschnellwege

Der unter Punkt 2.2 bereits als Baustein des Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität erwähnte Planungswettbewerb Radschnellwege, wurde 2012 bereits annonciert und auch die Vorbereitungen zur Wettbewerbsausschreibung liefen bereits an. Je Regierungsbezirk wird jeweils ein Pilotprojekt vom Land mit bis zu 80% gefördert. Dies gilt für sämtliche Phasen (Machbarkeitsstudie, Ausführungsplanung und Bau). Eine wesentliche Voraussetzung für die Teilnahme ist, dass es sich bei den Bewerbungen um regionale, das heißt über eine einzelne Gebiets-



körperschaft hinausgehende, Projekte handelt. Köln wird sich daher gemeinsam mit anderen Partnern bewerben.

Gleich zu Beginn des Jahres 2013 wird eine intensive Abstimmung mit den Umlandkommunen und –kreisen stattfinden, mit dem Ziel ein Radschnellwegekonzept für das Rheinland auszuarbeiten, dessen Umsetzung langfristig angestrebt wird.

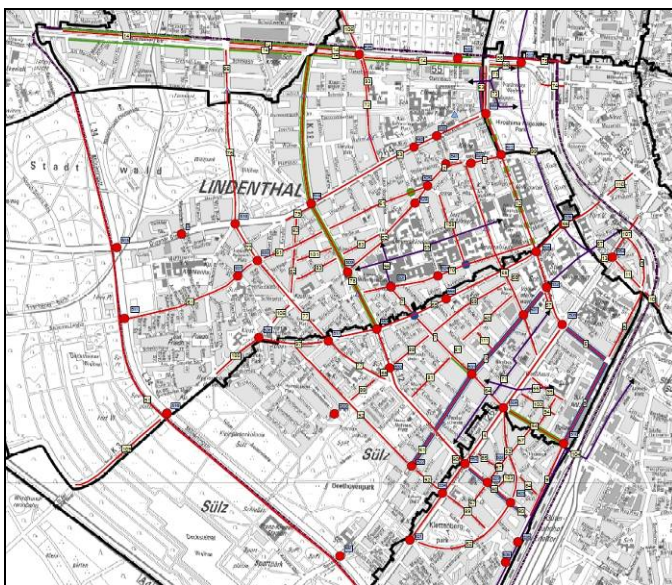
3.4 Radverkehrsgutachten für Lindenthal, Sülz, Klettenberg

Frühzeitige Bürgerbeteiligung und Transparenz sind zwei wichtige Prinzipien modernen Verwaltungshandelns. Im Zuge der Erstellung eines Radverkehrsgutachtens für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg wurde auf diese Prinzipien von Beginn an größten Wert gelegt.

Ziel des Gutachtens ist die Erarbeitung eines Handlungskonzeptes zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in den genannten Stadtteilen. Zahlreiche politische Beschlüsse, Vorschläge von Initiativen und Verbänden sowie aus der Bürgerschaft sollen, nicht zuletzt aus dem Bürgerhaushalt 2008, sind in den letzten Jahren an die Verwaltung herangetragen worden. In einer ersten öffentlichen Informationsveran-

staltung im Juni 2012 wurden diese durch die Verwaltung und das für die Erstellung des Gutachtens beauftragte, externe Planungsbüro vorgestellt. Außerdem konnten weitere Vorschläge bis zu einer bestimmten Frist eingereicht werden.

Im Oktober 2012 fand die zweite Informationsveranstaltung statt. Zunächst hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik anhand des Zielkonzepts Radinfrastruktur (vgl. 3.1) die zukünftige Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in den betreffenden Stadtteilen erläutert. In einem weiteren Schritt wurden die eingegangenen Anregungen und Hinweise zum Radverkehrsnetz diskutiert. Hierbei kristallisierte sich eine erste Anzahl an Maßnahmen heraus, die eine hohe Priorität in der weiteren Betrachtung erhalten sollen.



2013 wird der Prozess fortgesetzt. Dann werden, anhand einer Bewertungsmatrix, alle Maßnahmen bewertet und das Ergebnis in einer weiteren Infoveranstaltung diskutiert. Für die gemeinsam festgelegten, etwa zehn Maßnahmen höchster Priorität wird das externe Planungsbüro erste Lösungsvorschläge erarbeiten, die dann wiederum öffentlich diskutiert werden. Am Ende des Prozesses soll ein transparenter und realistischer Fahrplan mit konkreten Umsetzungshorizonten stehen.

Mit dem bewusst gewählten, offenen Prozess erhofft sich die Verwaltung eine hohe Akzeptanz für das Gutachten und die darin enthaltenen Maßnahmen in Politik und Öffentlichkeit. Weiterführende Informationen zum aktuellen Stand, Termine und Kartenmaterial sind auf der städtischen Internetseite abrufbar:

<http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/10890/>

4. Datengrundlagen

Um den Radverkehr in Köln zielgerichtet fördern zu können, ist eine gute und breite Datenbasis unerlässlich. Die Stadtverwaltung hat Ihre Bemühungen, entsprechende Daten zu gewinnen, seit 2007 deutlich intensiviert, so dass Köln mittlerweile deutschlandweit eine Vorreiterrolle im Bereich der Erhebung von Radverkehrsdaten einnimmt.

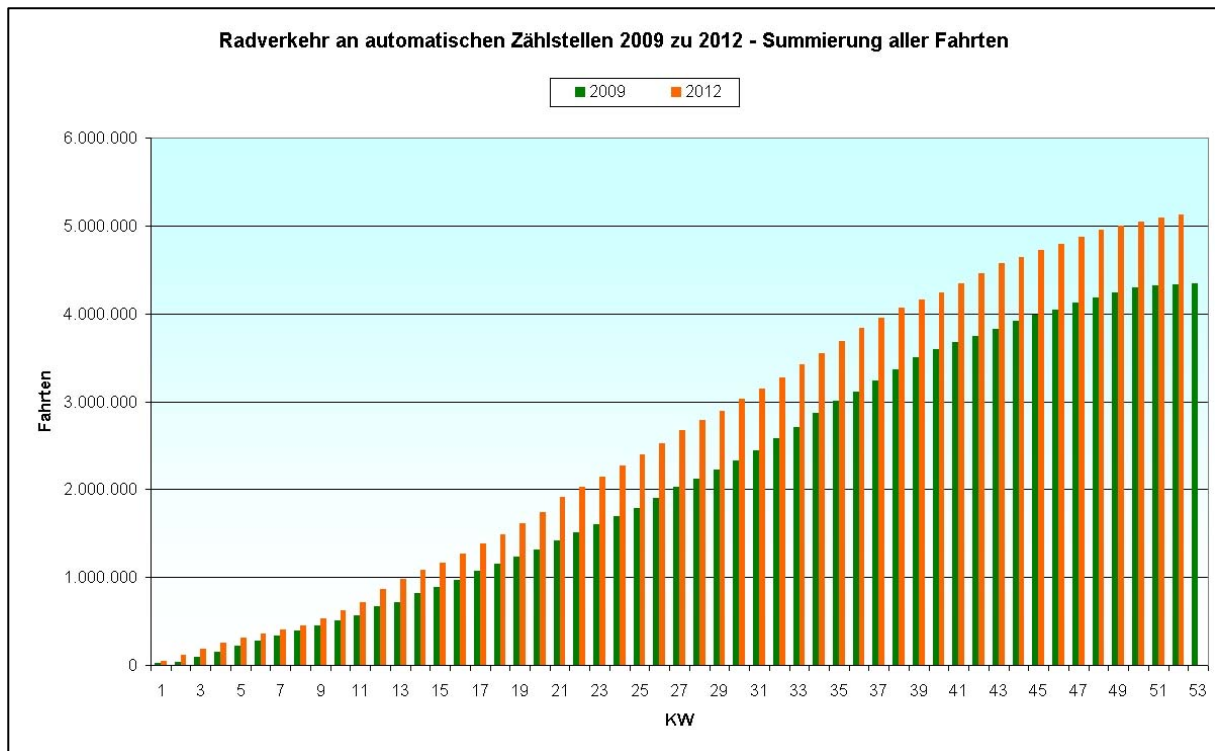
Im Rahmen der subsidiären Abstimmung des NRVP und im Zuge der Arbeit in der AGFS haben die Erfahrungen aus Köln dazu beigetragen, dass Prinzipien wie Evaluation und Monitoring (vgl. 4.2) in den NRVP eingeflossen sind und auf Landesebene als ebenso wichtig angesehen werden.

Eine weitere Folge ist die Beteiligung der Stadt Köln an einer bundesweiten Arbeitsgruppe zum Thema Radverkehrserhebungen. Diese wurde 2012 mit dem Ziel gegründet, die Erfahrungen der Mitglieder in einem Leitfaden für andere, interessierte Gebietskörperschaften zusammenzufassen.

4.1 Dauerzählstellen

Um die Entwicklung des Radverkehrs in Köln auch statistisch belastbar zu erfassen, gibt es bekanntermaßen seit 2008 vier Dauerzählstellen im Stadtgebiet (Zülpicher Straße auf Höhe der Uni-Mensa, Neumarkt, Deutzer Brücke, Hohenzollernbrücke auf der Südseite).

2012 wurden insgesamt rund 5,2 Millionen Radlerinnen und Radler erfasst. Das sind etwa 100.000 mehr als 2011. Dieser Zuwachs von zwei Prozent ist vor dem Hintergrund der insgesamt fahrradfreundlicheren Witterungsbedingungen in 2011 gegenüber 2012 umso positiver zu betrachten. Vergleicht man das Jahr 2012 mit 2009 wird der rasante Zuwachs des Radverkehrs noch deutlicher: In nur drei Jahren nahm dieser um 20 Prozent zu!



Die Ergebnisse der Dauerzählstellen belegen damit auf statistisch belastbare Weise die von vielen subjektiv wahrgenommene Steigerung des Radverkehrs in Köln.

4.2 Manuelle Einzelerhebungen

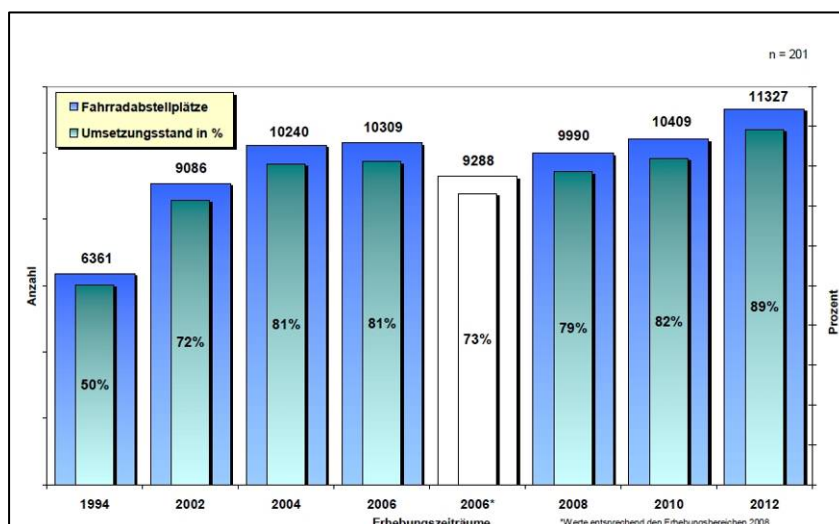
Durch die Werte der Dauerzählstellen lassen sich, wie gezeigt, sowohl aktuelle als auch langfristige Entwicklungen im Radverkehr sehr gut dokumentieren. Darüber hinaus können aber auch Abhängigkeiten der Radverkehrsströme von Wochentagen, Jahreszeiten, Witterungsbedingungen und Ferienzeiten untersucht 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 relativ 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 noch verhältnismäßig neu und die Stadt Köln ist mit Ihrem systematischen Ansatz in diesem Bereich absolute Vorreiterin in Deutschland. 2012 hat das Team des Fahrradbeauftragten eine Diplomarbeit zum Thema betreut, deren Ergebnisse einen wichtigen Beitrag für die Durchführung von Kurzerhebungen sowie die Interpretation und Hochrechnung der daraus gewonnenen Daten leisten.

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 großem Wert.

Durch das Erheben und Hochrechnen der Radverkehrsströme an zusätzlichen Querschnitten im Stadtgebiet lässt sich nach und nach eine immer detailliertere Übersicht der Radverkehrsströme für das Stadtgebiet erstellen. 2012 wurden an etwa 40 weiteren Querschnitten im Stadtgebiet manuelle, vierzehnstündige Radverkehrserhebungen durchgeführt. Somit kann die Verwaltung mittlerweile Vergleichswerte für knapp 250 Querschnitte im Stadtgebiet abrufen.

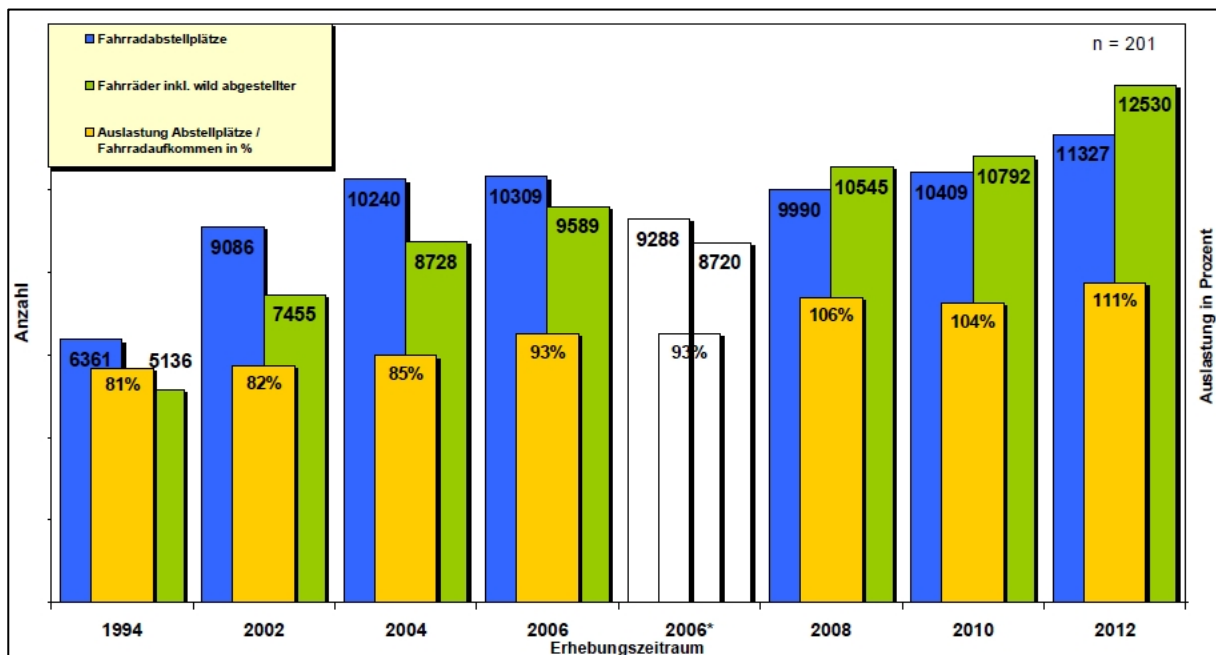
4.3 Bike & Ride Gesamterhebung 2012

Seit der Verabschiedung des städtischen Bike & Ride Konzepts 1994 hat die Verwaltung die Anzahl und Qualität der an den Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV) verfügbaren, sicheren Fahrradabstellanlagen kontinuierlich gesteigert. Um zu gewährleisten, dass die Aufstellung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen sich möglichst mit dem aktuellen Bedarf deckt und sich an der aktuellen Nachfragesituation orientiert, führt das Amt für Straßen und Verkehrstechnik seit Mitte der 1990er Jahre alle zwei Jahre eine Gesamterhebung der Abstellsituation an allen Haltestellen im Stadtgebiet durch. 2012 hat diese wieder stattgefunden und die Ergebnisse sollen im Folgenden kurz zusammengefasst werden:



Das Bike & Ride Angebot an allen schienengebundenen Haltestellen hat sich in Köln seit der Ersterhebung im Frühjahr 1994 bis zum Jahr 2012 von ca. 6.400 auf mehr mittlerweile mehr als 11.300

Abstellmöglichkeiten erhöht. Dies entspricht einer Steigerung um 76,5 %. Im Vergleich zur Erhebung 2010 konnten weitere ca. 900 Abstellplätze (+9%) errichtet werden. Damit konnte der Umsetzungsgrad im Hinblick auf die Vorgabe des Bike & Ride Konzepts, das 1994 insgesamt 12.700 Abstellplätze forderte, auf 89% gesteigert werden und liegt damit um 5% höher als noch vor zwei Jahren.



Die Anzahl aller abgestellten Räder hat im Vergleich zu 2010 erneut deutlich zugenommen. Es wurden 2012 etwa 1.700 Fahrräder mehr registriert (+16%). Dementsprechend ist der Auslastungsgrad weiter angestiegen und liegt nunmehr bei 111%. Es ist die dritte Erhebung in Folge, in der die Nachfrage höher ist, als das Angebot. Die Anzahl „wild“ abgestellter Fahrräder hat, mit einem Plus von etwa 700 Fahrrädern gegenüber 2010 auf nunmehr etwa 5.500 Räder, erneut zugenommen. Aufgrund der zusätzlich geschaffenen Abstellanlagen ist der Anteil der „wild“ abgestellten Räder an der Gesamtsumme aller geparkten Fahrräder mit 43% gegenüber 2010 unverändert geblieben.

Nach wie vor weisen die Bezirke Innenstadt, Lindenthal, Ehrenfeld und Mülheim die größte Nachfrage auf, wobei sich die Rangfolge gegenüber 2010 nicht verändert hat. Den größten Zuwachs hat der Bezirk Ehrenfeld mit einem Plus von 35% zu verzeichnen. Die Nachfrage in den restlichen Stadtbezirken wächst ebenfalls zweistellig, nur in Mülheim liegt der Zuwachs mit 4% im einstelligen Bereich. Ein Rückgang ist mit minus 16% lediglich im Stadtbezirk Chorweiler zu beobachten. Der enorme Nachfra-

gezuwachs von 1.700 zusätzlich abgestellten Fahrrädern wurde in einer Größenordnung von fast 900 Rädern im Wesentlichen von den 8 Haltestellen Bahnhof Süd, Neumarkt, Rudolfplatz, Piusstraße, Flughafen Köln/Bonn, Hauptbahnhof, Bahnhof West und Bahnhof Ehrenfeld getragen.

Lfn.	Stadtbezirk	Gesamterhebung 2010			Gesamterhebung 2012			Vergleich 2012 zu 2010	
		Abstellplätze gesamt	Fahrräder gesamt	Auslastung in %	Abstellplätze gesamt	Fahrräder gesamt	Auslastung in %	Abstellplätze gesamt	Fahrräder gesamt
1.	Innenstadt	3.586	4.344	121%	3.898	5.031	129%	312	687
2.	Rodenkirchen	398	387	97%	533	496	93%	135	109
3.	Lindenthal	1.758	2.007	114%	1.771	2.221	125%	13	214
4.	Ehrenfeld	819	1.188	145%	1121	1.601	143%	302	413
5.	Nippes	712	719	101%	808	864	107%	96	145
6.	Chorweiler	427	191	45%	429	161	38%	2	-30
7.	Porz	608	406	67%	680	503	74%	72	97
8.	Kalk	677	609	90%	685	679	99%	8	70
9.	Mülheim	1.424	941	66%	1.402	974	69%	-22	33
Gesamt		10.409	10.792	104%	11.327	12.530	111%	918	1.738

5. Infrastrukturmaßnahmen I – Fahren

Der konsequenten Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur kommt eine entscheidende Bedeutung zu, wenn es darum geht, den heutigen und vor allem den künftigen Ansprüchen des Radverkehrs zu entsprechen. Dass diese Weiterentwicklung in Köln einem klaren Konzept folgt, wurde unter Punkt 3.1 mit der Vorstellung des „Zielkonzepts Radinfrastruktur“ bereits dargelegt. Es wird perspektivisch weniger bauliche Radwege, dafür aber vermehrt Schutzstreifen und andere fahrradfreundliche Markierungen im Straßenraum geben.

Es wird der Regelfall sein, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des motorisierten Verkehrs stattfindet (vgl. 3.1). Dies ist zum einen aus Gründen der Verkehrssicherheit wünschenswert und zum anderen entspricht es konsequent der bestehenden formal-juristischen Gleichstellung der Verkehrsmittel. Denn das Fahrrad ist nach Straßenverkehrsordnung ein Fahrzeug und Fahrzeuge haben in der Regel die Fahrbahn zu benutzen. Nur dort, wo das Radfahren auf der Fahrbahn die allgemeine Gefahrenlage deutlich übersteigt, wird der Radverkehr auch in Zukunft durch Radwege oder Radfahrstreifen vom motorisierten Verkehr separiert werden. Die vergleichsweise großen Sanierungs-, Umbau- oder Ummarkierungsmaßnahmen werden ergänzt durch eine Vielzahl „kleinerer“ Maßnahmen, die ebenfalls dazu beitragen, dass das vorhandene Straßennetz fahrradfreundlicher wird. Seien es Lückenschlüsse im bestehenden Netz durch die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, sei es die formale Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf Straßenabschnitten, in denen der Radverkehr das dominierende Verkehrsmittel ist oder die Beseitigung kleinerer, dafür aber oft umso ärgerlicherer Baumängel (etwa nicht abgesenkte Bordsteine).

Auf den folgenden Seiten wird dokumentiert, welche Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur 2012 umgesetzt werden konnten:

5.1 Radwege

Das Netz baulicher Radwege in Köln erstreckt sich derzeit auf etwa 500 Kilometer. Bauliche Radwege werden, wie bereits beschrieben (vgl. 3.1 und 5), auch weiterhin ein integraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes sein. Neben der Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes ist es daher auch von großer Bedeutung, das bestehende

Radwegenetz überall dort, wo es nach den aktuellen Kriterien auch in Zukunft eine Trennung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr geben soll, instand zu halten. Aus diesem Grund gibt es in Köln seit 2009 das Radwegesanierungsprogramm. Dabei konzentriert sich die Verwaltung auf Streckenabschnitte, auf denen nach dem Zielkonzept Radinfrastruktur auch in Zukunft eine Trennung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr notwendig ist. 2012 konnten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

Vorgebirgspark (Leichweg)



- Länge ca. 2km
- Verbreiterung des bestehenden Radweges auf 3m und Ausbau in Asphalt

Elbeallee



- Länge ca. 600m
- Rückbau Radweg und Verbreiterung Gehweg
- Markierung von Schutzstreifen
- Aufstellfläche für direktes Linksabbiegen am Knoten Merianstraße

Pfälzischer Ring (Westseite)



- ca. 700m
- Zusammenlegung vormals getrennter Geh- und Radwege
- südlicher Anschluss folgt in 2013

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht:

Wie bereits erwähnt, ist eine Trennung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr nicht überall, wo es aktuell Radwege im Stadtgebiet gibt, erforderlich (vgl. 3.1). Die Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass eine Radwegebenutzungspflicht und damit die formaljuristische Trennung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr nur dann zulässig ist, „wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung (...) erheblich übersteigt“ (§45 Abs. 9). Aus diesem Grund hat die Verwaltung bereits 2011 damit begonnen, die bestehenden Radwegbenutzungspflichten im Stadtgebiet systematisch zu prüfen. Eine einfache Demontage der „blauen Schilder“, die eine Benutzungspflicht anzeigen, ist nicht möglich. Jeder Streckenabschnitt muss im Vorfeld einer Einzelfallprüfung unterzogen werden. Denn selbst wenn nach den Kriterien des Zielkonzepts Radinfrastruktur eine Benutzungspflicht nicht angezeigt ist, kann es aufgrund von örtlichen Gegebenheiten dennoch erforderlich sein, den Radverkehr nicht auf die Fahrbahn zu lassen. Dies können beispielsweise Sichtverhältnisse oder bauliche Gegebenheiten sowie bestimmte Führungen im Kreuzungsbereich sein, die einer Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr entgegenstehen. 2012 hat die für die Anordnung von Verkehrszeichen zuständige Untere Straßenverkehrsbehörde im Amt für Straßen und Verkehrstechnik etwa 40 Kilometer des bestehenden Radwegenetzes überprüft.

Um die Verkehrsteilnehmer vor Ort auf die veränderte Situation hinzuweisen, hat die Stadt 2011 mobile Hinweisschilder angefertigt, die temporär an den betroffenen Streckenabschnitten aufgestellt werden können. Der Einsatz hat sich bewährt, so dass

diese Schilder auch 2012 zum Einsatz kamen und auch zukünftig Verwendung finden.



Diese Schilder haben in Fachkreisen bundesweit für Aufsehen gesorgt, da sie eine konkrete Maßnahme darstellen, dem allgemeinen Informationsdefizit hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht bei allen Verkehrsteilnehmern entgegenzuwirken. Dabei ist die Vermittlung der Verkehrsregeln eigentlich ein klassisches Aufgabengebiet des Bundes als gesetzgebende Ebene. Dies ist ein Beispiel für die unter Punkt 2.1 geäußerte Kritik am Bund, dass er sich vorwiegend als Vermittler

sieht, jedoch nur unzureichend als aktiver Akteur im Bereich der Radverkehrsförderung. Und die Kommunikation von Verkehrsregeln ist ein elementarer Baustein, wenn es um die Verkehrssicherheit geht.

5.2 Schutz- und Radfahrstreifen

Bei jeder Planung für Neu- oder Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum wird geprüft, ob Schutz- oder Radfahrstreifen für den Radverkehr auf der Fahrbahn aufgebracht werden können. Für diese Prüfung wird in erster Linie auf das Zielkonzept Radinfrastruktur zurückgegriffen (vgl. 3.1). Überall dort, wo Schutz- oder Radfahrstreifen sinnvoll sind, werden sie in der Planung verankert.

Seit 2008 wird darüber hinaus jede Straßenunterhaltungsmaßnahme im Vorfeld auf die Notwendigkeit und Möglichkeit zur Anlage eines Schutz- oder Radfahrstreifens beziehungsweise von punktuellen Markierungen, z.B. an Ampelstandorten (siehe 3.3) 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.

Letztlich ist die Entscheidung für eine bestimmte Radverkehrsanlage immer eine Einzelfallentscheidung, bei der die Verkehrssicherheit das wichtigste Kriterium darstellt. 2012 hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik insgesamt 44 anstehende Fahrbahndeckensanierungen auf Optimierungsmöglichkeiten für den Radverkehr geprüft.

Bei etwa jeder dritten Maßnahme konnte ein Optimierungsbedarf für den Radverkehr ausgemacht werden. Welche Maßnahmen 2012 unter anderem zur Umsetzung gekommen sind, zeigt die folgende Übersicht:

Nachtigallenstraße	
	• Schutzstreifen

Paffrather Straße	
	• einseitiger Schutzstreifen • rote Furtmarkierung im Einmündungsbereich

Tunisstraße (Nebenfahrbahn)



- Radfahrstreifen
- Roteinfärbungen in Einmündungsbereichen

Stammheimer Straße



- Schutzstreifen
- Roteinfärbungen in Einmündungsbereichen

Riehler Gürtel



- Schutzstreifen
- Aufstellfläche

Alteburger Straße



- Schutzstreifen
- Ein und Ausschleusungen an Anschlussbereichen der vorhandenen Radwege

Penningsfelder Weg



- Schutzstreifen
- Markierungen im Zuge des Erstausbau

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 oder eine Umsetzung erst in ein paar Jahren erfolgt.

Auch gibt es Fälle, bei der eine durchgehende Radverkehrsanlage nicht notwendig erscheint oder sinnvoll ist, jedoch in einzelnen Bereichen, wie etwa Einmündungen oder Kreuzungen durchaus Optimierungsmöglichkeiten bestehen.

In beiden Fällen bieten sich punktuelle Markierungen, etwa an Ampeln oder auch in Einmündungsbereichen an. Nachfolgend sind einige Beispiele aufgeführt, die 2012 umgesetzt wurden:

Eintrachtstraße



- Aufstellfläche für den Radverkehr

Burgwiesenstraße



- Aufstellfläche für den Radverkehr

Weißhausstraße



- Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zur Verdeutlichung, dass das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist

Venloer Straße (Roteinfärbung Schutzstreifen)



-

5.4 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

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 zur Öffnung von Einbahnstraßen im Zusammenhang mit der Einrichtung von neuen Tempo 30-Zonen, öffnet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in begründeten Einzelfällen und entsprechend der personellen Ressourcen auch Einbahnstraßen, die gravierende Netzlücken im städtischen Radverkehrsnetz darstellen. Beispielhaft sei auf folgende Öffnungen aus 2012 verwiesen:

Netzlücken im Agnesviertel



- Balthasarstraße
- Schillingstraße
- Lupusstraße

2012 hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik straßenabschnittsgenau den Bestand aller Einbahnstraßen und den jeweiligen Status, ob für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben oder nicht, im Stadtgebiet erfasst. In einem weiteren Schritt sollen für jeden Stadtbezirk Streckenabschnitte festgelegt werden, die zum einen auf wichtigen Radverkehrsverbindungen liegen und deren Öffnung ohne größere Vorarbeiten (etwa Anpassung von Ampelschaltungen oder kleinere Umbauten) erfolgen kann. 2013 werden die von der Verwaltung erarbeiteten und unter anderem mit Initiativen und Verbänden abgestimmten Vorschläge in die Bezirksvertretungen zur Beschlussfassung eingebracht.

5.5 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 punktuellen, zum Teil auch baulichen Maßnahmen, die bestehende Hindernisse im Radverkehrsnetz nachhaltig beseitigen.

Für kleinere bauliche Maßnahmen stehen seit Ende 2010 Mittel aus Stellplatzablösbeträgen zur Verfügung. 2012 konnten viele kleinere bauliche Mängel im Stadtgebiet behoben werden. Hier einige Beispiele:

Deutz-Mülheimer Straße / Messeeingang Nord	
	• mehrere Bordsteinabsenkungen auf Fahrbahnniveau

Müllergasse



- Ermöglichung der barrierefreien Durchfahrt für den Radverkehr durch eine Absenkung der vorhandenen Borde

Hans-Böckler-Platz / Bf. West



- mehrere Bordsteinabsenkungen auf Fahrbahnniveau

Bergischer Ring (Höhe Danzierstraße)



- Bordsteinabsenkung auf Fahrbahnniveau für die aus der Danzierstraße direkt linksabbiegenden Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Bergischen Ring

Vorgebirgswall



- Absenkung eines Hochbordes
- Wegnahme eines gefährlichen, weil parallel zur Fahrtrichtung verlaufenden Kantsteins, der bis zur Entfernung überfahren werden musste

Siegfriedstraße



- vormals vorhandene Radwege sollen nicht mehr genutzt werden. Radverkehr soll auf der Fahrbahn stattfinden
- Daher wurden alle alten Radwege entfernt und der Gehweg in Platten ausgebaut

Außerdem hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2012 seit vielen Jahren erstmals wieder eine Fahrradstraße im Stadtgebiet eingerichtet. Auf einem etwa zwei Kilometer langen Teilstück des Weidenwegs zwischen Poll und Westhoven ist der Radverkehr nunmehr gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Die Verwaltung hat damit binnen kürzester Zeit einen Beschluss der Bezirksvertretung Porz umgesetzt.

Fahrradstraße Weidenweg



- Länge ca. 2km
- Radverkehr hat dort zukünftig Vorrang vor dem (weiterhin zugelassenen) Kfz-Verkehr

Querung Militärringstraße



- Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger über die Militärringstraße

Ausbau RegioGrün Erlebnisroute



- Ausbau der Landschaftsachse Meschenich durch das Amt für Grünflächen und Landschaftspflege
- Ertüchtigung von Feldwegen zu einer durchgehenden Radwegverbindung mit Anschluss an den Grüngürtel

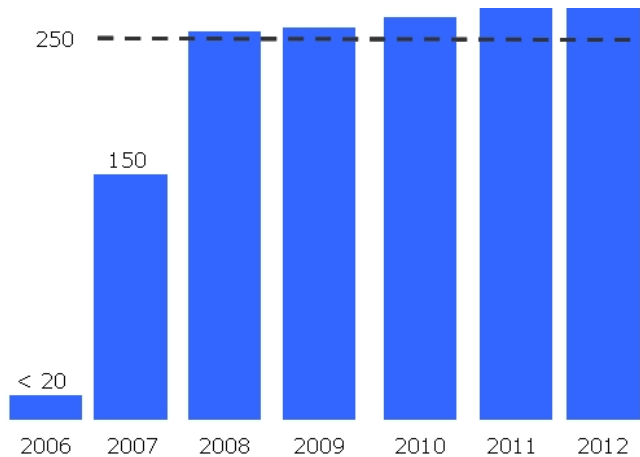
6. Infrastrukturmaßnahmen II – Parken

Wenn von Radverkehrsförderung mit System die Rede ist, dann kommt dem Fahrradparken eine zentrale Bedeutung zu. Denn nur, wer sein Rad sicher an Start und Ziel abstellen kann, wird sich dauerhaft für das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt entscheiden und zugleich in ein qualitativ hochwertiges Fahrrad investieren. Letzteres spielt im Hinblick auf die Radverkehrssicherheit eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die Stadtverwaltung hat das Thema bereits 1994 mit dem Bike & Ride Konzept (vgl. 4.3; 6.2) als einen der ersten Schritte der aktiven Radverkehrsförderung überhaupt als Arbeitsschwerpunkt definiert. Seit 2007 wird zudem die Anzahl sicherer Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum kontinuierlich und deutlich erhöht (vgl. 6.1). Das Fahrradparken hat für die Stadtverwaltung insgesamt einen so großen Stellenwert, dass es nicht, wie allgemein üblich, als ein Baustein des allgemeinen Radverkehrsinfrastrukturausbaus angesehen wird, sondern als eigenständige Arbeitsaufgabe (vgl. hierzu die drei Bausteine der Kölner Radverkehrsförderung „Fahren“, „Parken“, „Service“). Auch auf diesem Gebiet kommt der Stadt Köln damit eine Vorreiterrolle im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten zu.

Im Folgenden wird kurz erläutert, welche Maßnahmen das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2012 zur Ausweitung des Angebots an sicheren Fahrradabstellplätzen durchgeführt hat.

6.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum

Seit 2007 richtet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik jährlich über 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum ein. 2012 konnten, wegen des Ausscheidens eines Mitarbeiters in den Ruhestand zu Jahresbeginn, leider nur 750 zusätzliche Abstellplätze installiert werden. Eine Wiederbesetzung war nicht möglich, da es sich um eine Übersollstelle handelte, die nach Ausscheiden des Mitarbeiters wegfällt. Allerdings konnte Ende 2012 im Bereich Fahrradparken eine neue Stelle auf Grundlage des städtischen Klimaschutzkonzeptes eingerichtet werden. Damit wird zukünftig wieder eine den Vorjahren vergleichbare Anzahl zusätzlicher Abstellanlagen pro Jahr eingerichtet werden können. Das Ziel, die jährliche Anzahl neuer Abstellplätze durch die zusätzliche Stelle aus dem Klimaschutzkonzept deutlich auszuweiten, wird hingegen nicht umsetzbar sein.



Die Anzahl der 2012 beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik eingegangenen Bürgeranträge bewegte sich mit etwa 250 auf dem konstant hohen Niveau der Vorjahre.

Seit zwei Jahren werden die Anträge nicht mehr isoliert, das heißt räumlich punktuell betrachtet, sondern jeweils

der gesamte Straßenzug untersucht. Dies gewährleistet eine weiträumigere Bedarfsdeckung und deckt sich mit dem Anliegen, ein möglichst flächendeckendes, bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen.

Neben der auf Bürgeranträgen oder politischen Beschlüssen basierenden Aufstockung der Fahrradabstellplätze, ist das Fahrradparken grundsätzlich integraler Bestandteil einer jeden Ausführungsplanung im Vorfeld einer Straßenumbaumaßnahme. Einige wenige Beispiele für die Errichtung sicherer Fahrradabstellplätze im Jahr 2012 sind im Folgenden exemplarisch aufgeführt:

Neusser Straße	
	mehr als 300 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten

Deutzer Freiheit



- Nachrüstung
- über 110 zusätzliche Fahrradabstellplätze

Fridolinstraße



- etwa 80 zusätzliche Fahrradabstellplätze

Rupprechtstraße



- 30 zusätzliche Fahrradabstellplätze

Severinstraße



- Nachrüstung
- 80 zusätzliche Abstellplätze

Im Laach / Mauritiussteinweg



- knapp 50 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten im Anschluss an Umgestaltungsmaßnahme

Lenauplatz / Ittisstraße / Hosterstraße



- knapp 140 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten

6.2 Bike & Ride – Fahrradparken im Haltestellenbereich

Neben der Ausweitung des Angebots von Fahrradabstellplätzen im öffentlichen Straßenraum treibt die Verwaltung, wie bereits erwähnt, auch den Ausbau sicherer und qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen in den Haltestellenbereichen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) auf Grundlage des Bike & Ride Konzeptes stetig voran. Bike & Ride ist das zentrale Element zur Stärkung der Position des Radverkehrs im intermodalen Verkehrsverbund dar.

2012 konnte die Ausschreibung für die Errichtung von 250 weiteren Fahrradboxen vorbereitet und herausgegeben werden. Die Vergabe erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2013. Weiterhin konnten die Planungen zur Umsetzung zusätzlicher Ausbaustufen weiter vorangetrieben werden. Fördermittelzusagen für die Errichtung von insgesamt mehr als 350 Fahrradboxen und knapp 450 überdachten Fahrradabstellplätzen in den kommenden Jahren wurden bereits eingeholt.

6.3 Mobile Fahrradabstellanlagen

Wie 2011 angekündigt, hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik im Jahr 2012 weitere mobile Fahrradabstellanlagen erworben, um auf temporäre Engpässe, etwa durch Bauarbeiten, noch besser und vor allem kurzfristig reagieren zu können. Ein Großteil der zusätzlichen Anlagen kam im Bereich Breslauer Platz zum Einsatz. Aber auch am Bahnhof Ehrenfeld konnten die bereits 2011 aufgestellten, mobilen Anlagen deutlich aufgestockt werden. In Kooperation mit der Deutschen Bahn AG und der Bahnbögen GmbH konnten dort weitere 100 Abstellplätze auf einer extra hergerichteten Fläche aufgestellt werden, um dem hohen Parkdruck vor Ort adäquat zu begegnen.

Die bereits 2011 aufgestellten, 120 mobilen Abstellplätze am Bahnhof Deutz (Einschränkungen durch die Bauarbeiten Ottoplatz), Spielmannsgasse Ecke Severinstraße (Bauarbeiten Bereich Severinstraße bzw. KVB-Haltestelle Severinstraße) sind weiterhin im Einsatz und werden nach wie vor gut angenommen.

Wie in den vergangenen Jahren auch, wurde auch während des Kölner Weinmarktes im Mai auf dem Heumarkt ein temporäres Angebot mobiler Abstellanlagen vorgehalten.

Breslauer Platz



- ca. 200 mobile Abstellplätze

Bahnhof Ehrenfeld



- ca. 100 mobile Abstellplätze

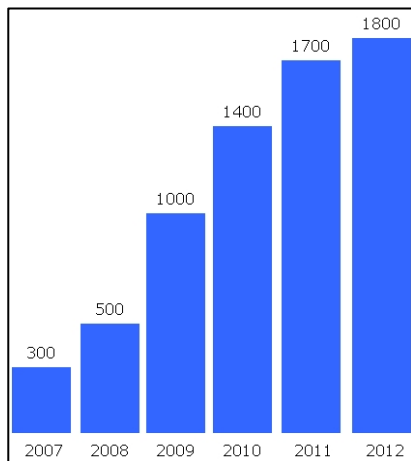
7. Service

Lange Jahre herrschte der Gedanke vor, dass Radverkehrsförderung gleichbedeutend mit dem Ausbau der Infrastruktur ist. Erst nach und nach setzte sich das Leitbild der „Radverkehrsförderung als System“ durch. Mittlerweile ist es ganz selbstverständlich, dass auch der Bereich Service, der als Oberbegriff sowohl Bürgerservice als auch Öffentlichkeitsarbeit, Marketingmaßnahmen und Ähnliches umfasst, ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung ist. Dies wird auch durch den NRVP2020 sowie im Aktionsplan der Landesregierung (vgl. 2.1 und 2.2.) nochmals deutlich unterstrichen. An dieser Stelle muss allerdings noch einmal die in 2.1 geäußerte Kritik wiederholt werden, dass insbesondere der Bund seine Möglichkeiten hinsichtlich kommunikativer Maßnahmen nur unzureichend ausübt. Auch in Ermangelung landes- oder bundesweiter Kampagnen, die das Radfahren und die damit verbundenen Vorteile für den Lebensraum Stadt bewerben und/oder Aufklärungsarbeit im Hinblick auf Verkehrsregeln beziehungsweise (Rad-)Verkehrssicherheit leisten, hat die Stadt Köln bereits vor einigen Jahren begonnen, im Rahmen ihrer Möglichkeiten, eine eigene Kampagne auf die Beine zu stellen und diese jährlich durchzuführen (7.7).

Darüber hinaus gibt es natürlich zahlreiche andere, unmittelbar zu den Aufgaben einer Kommune zählende Bereiche, wie etwa der Bürgerservice (vgl. 7.1) oder die Pressearbeit (vgl. 7.5), die seitens der Stadt Köln bereits seit Jahren feste Bestandteile der Radverkehrsförderung darstellen. Nachfolgend wird kurz umrissen, welche Maßnahmen das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2012 im Bereich Service durchgeführt hat.

7.1 Bürgerservice (u.a. automatisierte Eingangsbestätigung)

Der Bürgerservice spielt in der Radverkehrsförderung eine besonders wichtige Rolle, bietet er doch Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, unkompliziert mit der Verwaltung in Kontakt zu treten und Anregungen, Hinweise, Lob und Kritik loszuwerden. Neben der 2009 eingerichteten „Fahrrad-Hotline“ mit der Rufnummer 0221-221-21155 sowie der E-Mailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de können sich die Bürgerinnen und Bürger seit 2011 auch mittels eines Kontaktformulars im Internet auf der Seite www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr an das Team des Fahrradbeauftragten wenden.



Der Zuspruch, den die diversen Kontaktmöglichkeiten bei der Bürgerschaft genießen, hat auch 2012 weiter zugenommen, wenn auch weniger stark als in den Jahren zuvor. Als die ersten direkten Kontaktmöglichkeiten 2007 eingerichtet worden sind, kamen nicht einmal 300 Bürgerkontakte im Jahr zustande. In den Folgejahren stieg dieser Wert kontinuierlich an. 2011 waren es rund 1.700. Dieser Wert hat sich 2012 noch einmal leicht auf knapp 1.800

erhöht. Wie im vergangenen Jahr bereits berichtet, sind damit die Kapazitätsgrenzen für die Bearbeitung erreicht beziehungsweise überschritten, so dass es mittlerweile zum Teil zu erheblichen Verzögerungen bei der Bearbeitung der Anfragen kommt. Als Reaktion auf diesen Umstand wurde für die zentrale E-Mailadresse 2012 eine automatisierte Antwort eingerichtet, die den Bürgerinnen und Bürgern unmittelbar die Rückmeldung gibt, dass ihr Anliegen eingegangen ist und es, nach den personellen Möglichkeiten, bearbeitet wird. Handelt es sich um dringliche Meldungen, etwa die unmittelbare Verkehrssicherheit betreffend, werden diese Anliegen natürlich nach wie vor unverzüglich bearbeitet.

Auch den 2010 eingeführten Newsletter „Radfahren in Köln“ hat das Team des Fahrradbeauftragten im Jahr 2012 fortgeführt. Insgesamt wurden 2012 4 Newsletter versandt. Die Abonnentenzahl wurde von 300 in 2011 auf etwa 400 in 2012 um 33% gesteigert. Um den Newsletter zu beziehen, reicht eine formlose E-Mail an die E-Mailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de. Selbstverständlich kann der Newsletter ebenso formlos wieder abbestellt werden.

Perspektivisch ist geplant, das Informationsangebot auf den städtischen Internetseiten zu überarbeiten und schrittweise auszubauen.

7.2 Veranstaltungen

Von besonderem Wert ist im Hinblick auf den Bürgerservice das persönliche Gespräch. Wie schon in den vergangenen Jahren war das Team des Fahrradbeauftragten auch 2012 wieder bei zahlreichen Veranstaltungen mit einem eigenen Informationsstand vor Ort. Zu nennen sind unter anderem:

Cyclonia, Fahrradmesse Köln, 10. und 11. März 2012

ADFC-Radreisemesse, Bonn, 25. März 2012

Eröffnung der Verleihstelle der Radstation am Rheinufer, 31. März 2012

„Viva Vital“-Gesundheitstage, 23. und 24. Mai 2012

3. Kölner Fahrradsternfahrt, 17. Juni 202

Eröffnung der Radwoche im City-Center Chorweiler, 18. Juni 2012

Fahrradcheck im Rheinpark, 28. August 2012

Insgesamt haben Mitarbeiter aus dem Team des Fahrradbeauftragten die Stadtverwaltung bei über 60 Veranstaltungen zum Thema Radverkehr vertreten.

Vortragsreihe im Rahmen der Fahrradakademie (März 2012)

Ziel der kommunalen Fahrradakademie ist die Fort- und Weiterbildung der Kommunen im Bereich Radverkehr. Die Fahrradakademie wird durch das Deutsche Institut für Urbanistik (DIfU) geleitet und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert. Mit der Fahrradakademie nimmt der Bund seine Verantwortung und Rolle als Mediator und Impulsgeber für die nationale Radverkehrsförderung wahr.

Die Fahrradakademie stellt ein umfassendes Fortbildungsangebot für kommunale Akteure im Bereich der Radverkehrsförderung in Deutschland zur Verfügung. Im Rahmen der Fahrradakademie werden ein- und mehrtätige Seminare an unterschiedlichen Standorten sowie Fachexkursionen angeboten. Die Seminare und Fachexkursionen werden von Experten mit langjähriger Praxiserfahrung durchgeführt.



Im Rahmen der zweitägigen Seminarreihe „Kein Platz für den Radverkehr - Straßenräume nutzen, Parkraum schaffen“ die im März 2012 in Frankfurt a.M., Hamburg und München abgehalten wurde, konnte das systematische Vorgehen der Stadt Köln bei der Errichtung zusätzlicher Fahrradab-

stellmöglichkeiten einem breiten Fachpublikum anschaulich vorgestellt werden. Die Präsentation „Parken im Straßenraum – vorhandene Flächen kreativ nutzen“ hat eine sehr positive Resonanz bei den jeweiligen Teilnehmern erzeugt. Bei Interesse kann der Vortrag per E-Mail an fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de als PDF-Dokument angefordert werden.

7.3 AGFS

Seit 1993 ist die Stadt Köln als Gründungsmitglied in der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (AGFS). Durch diese Mitgliedschaft ergibt sich für die Stadt Köln eine weitere Möglichkeit öffentlichkeitswirksame Aktionen und Kampagnen durchzuführen. Die AGFS verfügt über eigene Kampagnen und Aktionsmodule, die die Mitgliedsstädte für Ihre Öffentlichkeitsarbeit nutzen können.

2012 hat die Stadt Köln im dritten Jahr hintereinander die Kampagne „Ich bin die Energie“ durchgeführt. Bürgerinnen und Bürger sollen durch die Kampagne dazu animiert werden, für kurze Strecken das Auto in der Garage zu lassen und stattdessen auf die eigene Muskelkraft zu setzen. Im Rahmen des Fahrradchecks im Rheinpark am 28. August 2012 wurde ein entsprechender Aktionsstand im Bereich der Zoobrücke im Rheinpark aufgebaut.

In den beiden 2012 erschienenen Ausgaben der von der AGFS herausgegebenen Zeitschrift „fahrradfreundlich mobil“ hat die Verwaltung, wie in der vergangenen Jahren auch, ausführlich über zahlreiche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung berichtet und damit die Vielfalt der für den Radverkehr in Köln geleisteten Arbeit einem breiten Publikum vorgestellt.

Austausch und Zusammenarbeit der Mitgliedskommunen erfolgen über den Facharbeitskreis, in dem die jeweils für die Radverkehrsplanung Verantwortlichen der einzelnen Gebietskörperschaften tagen, sowie über den Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit. Der Fahrradbeauftragte und seine Mitarbeiter haben im Jahr 2012 an allen, insgesamt drei Facharbeitskreisen der AGFS teilgenommen.

7.4 Velo2010

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.

Wie in den vergangenen Jahren hat Velo2010 unter Federführung des ADFC im Frühjahr 2012 eine sogenannte „Mängeltour“ durchgeführt. Diesmal ging es um verschiedene Knackpunkte für den Radverkehr in Chorweiler.

2012 wurden wie in den Vorjahren auch, Autofahrerinnen und Autofahrer auf allen sogenannten „Variotafeln“ im Stadtgebiet dazu aufgefordert, Rücksicht auf den Radverkehr zu nehmen. Die Hinweise, wie etwa „Beim Abbiegen immer blinken! – Radfahrer sagen Danke!“, wurden allerdings erstmals über das gesamte Jahr hinweg geschaltet und nicht nur zu Beginn der Radsaison.

Auch das alljährliche Verkehrsquiz „Sicheres Radfahren“ wurde im Mai 2012 wieder angeboten. Unter allen richtig gelösten Fragebögen, die auch online abrufbar waren, wurden tolle Sachpreise verlost. Die Teilnehmerzahl war mit rund 1.000 Zusendungen sehr positiv. Auch 14 Schulklassen haben sich an dem spielerischen Wettbewerb beteiligt und konnten so ihre Kenntnisse im Bereich der Radverkehrssicherheit auffrischen und erweitern.

In der zweiten Jahreshälfte hat dann zunächst der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Köln und Umgebung (ADFC) seine Mitgliedschaft offiziell ausgesetzt. In der Folge ließ auch der Verkehrsclub Deutschland Köln und Umgebung (VCD) seine Mitgliedschaft in der Ordnungspartnerschaft ruhen. Als Reaktion auf diese Schritte, die zunächst explizit nicht als Austritt zu verstehen sind, haben erste Sondierungsgespräche hinsichtlich einer Fortführung der Ordnungspartnerschaft unter Beteiligung von ADFC und VCD stattgefunden. Diese sind im Jahr 2012 ergebnislos verlaufen und werden 2013 fortgeführt werden. Es ist erklärtes Ziel der Stadtverwaltung, die Ordnungspartnerschaft, wenn möglich, fortzuführen.

7.5 Internet und Presse

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).



2012 wurden mit knapp 25 Internetmeldungen deutlich weniger Internetmeldungen veröffentlicht als in den Jahren zuvor. Dieser Rückgang ist auch eine Folge der erreichten Kapazitätsgrenzen des von den handelnden Personen Leistbaren.

In etwa die gleiche Anzahl von Pressemitteilungen zum Thema Rad konnten veröffentlicht werden. Hinzu kamen etwa 10 Presstermine. Die Resonanz der Presse auf die Pressemitteilungen und –termine war außerordentlich gut. Dies lässt sich daran ablesen, dass 2012 erneut rund 150 Beiträge zum Thema Radfahren in Köln in der lokalen Presse veröffentlicht wurden.

Darüber hinaus informiert das Team des Fahrradbeauftragten regelmäßig mit eigenen Beiträgen über aktuelle Maßnahmen und Entwicklungen in den Magazinen „Rheinschiene“ des VCD Köln sowie in der „FahrRad!“ des ADFC Köln.

7.6 Radtourenflyer

Nachdem 2011 die 2010 erstmals veröffentlichten, sechs Faltblätter mit Radtouren in und durch Köln erneut und in größerer Stückzahl (10.000 Exemplare je Tour) aufgelegt wurden, hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in Zusammenarbeit mit dem Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster sowie dem Amt für Presse und Öffentlichkeitsarbeit 7 weitere Touren herausgebracht. Auch hier wurden jeweils 10.000 Exemplare gedruckt.



Bereits Ende des Jahres waren sowohl von der Zweitaufgabe der ersten sechs Touren als auch von den sieben neuen Touren zum Teil nur noch Restexemplare verfügbar. Dies belegt, wie gut diese Touren angenommen werden. Perspektivisch ist die

Erstellung weiterer Touren vorgesehen. In 2013 soll definitiv ein Nachdruck der bestehenden Touren in Auftrag gegeben werden. Die Touren sind auch online verfügbar. Dort gibt es für jede Tour außerdem sogenannte GPS-Tracks für alle gängigen Mobilgeräte. GPS-Tracks ermöglichen die Übertragung des Tourverlaufs in digitale Kartenwerke. Die Touren finden Sie hier:

<http://www.stadt-koeln.de/6/freizeit/radtouren/>

7.7 Werbekampagne „Ich fahre Rad, weil...“



2012 hat die Stadt mit der bekannten Aktion „Ich fahre Rad, weil...“ erstmals auf sogenannten „Megalights“ zwei Wochen im Frühjahr für das Radfahren geworben. Bereits 2011 wurden 30.000 Postkarten in Kölner Gaststätten mit dem gleichen Motiv (Ein verliebtes Hochzeitspaar gemeinsam auf einem

Fahrrad; das Foto ist mittlerweile prämiert worden) ausgelegt. Für 2013 wird die Entwicklung eines neuen Motivs und Slogans angestrebt.

7.8 Verwaltungsinterne Radverkehrsförderung

Als ein maßgeblicher Akteur der Radverkehrsförderung in Köln ist es für die Stadtverwaltung von großer Bedeutung, auch im eigenen Haus das Fahrradfahren zu fördern. Mit knapp 17.000 Beschäftigten ist die Stadt einer der größten Arbeitgeberinnen der Stadt und hat damit nicht nur eine Vorbildfunktion für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, sondern auch für die zahlreichen, ansässigen Unternehmen. 2012 hat das Team des Fahrradbeauftragten daher zum vierten Mal das verwaltungsinterne Gewinnspiel „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ angeboten.

Darüber hinaus konnte mit der ZEG eine zweitägige Pedelectest-Aktion vor dem Stadthaus in Deutz durchgeführt werden.

Radeln Sie sich fit zur Arbeit 2012

Nach der Premiere der Gewinnspielaktion 2009 hat das Team des Fahrradbeauftragten 2012 im vierten Jahr in Folge alle städtischen Bediensteten dazu aufgerufen, ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zwischen Anfang Mai und Ende August mussten die Bediensteten an mindestens 25 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, wenn Sie einen der attraktiven Hauptpreise gewinnen wollten. Wie schon 2011 waren gleich zwei Fahrräder dabei: ein Premiumrad der Traditionsmarke „Wanderer“, deren Räder hier in Köln gefertigt werden und ein Faltrad der Marke „Brompton“. Darüber hinaus gab es weitere, hochwertige Sachpreise (etwa Fahrradtaschen und Fahrradschlösser) zu gewinnen. Alle Preise wurden von Sponsoren kostenfrei zur Verfügung gestellt, denen auch an dieser Stelle nochmal herzlich gedankt werden soll.

Teilnahmebedingung war neben der vorgegebenen Mindestanzahl an Tagen, an denen das Rad im Aktionszeitraum genutzt werden muss, das Ausdenken eines Werbespruchs zum Thema „Radfahren in Köln“. Auch kreative Logos konnten eingereicht werden.



2012 konnte die Teilnehmerzahl gegenüber dem Vorjahr erneut gesteigert werden. Und dies um knapp 30%! Mehr als 350 Bedienstete nahmen an der Aktion teil (im bisherigen Rekordjahr 2011 waren es noch knapp 260). Aufaddiert kamen im Aktionszeitraum über 17.500 Radeltage zusammen, in denen die Teilnehmenden insgesamt 225.000 Kilometer mit dem Rad zurückgelegt haben und so über 32 Tonnen CO₂ eingespart haben!

Die Gewinner der Hauptpreise wurden im Rahmen der offiziellen Preisverleihung im Historischen Rathaus am 29. Oktober 2012 von Frau Bürgermeisterin Scho-Antwerpes gezogen.

Pedelectest-Aktion, 29. und 30. Oktober 2012



2012 konnte die Verwaltung in Kooperation mit der Zweirad Einkaufs-Genossenschaft (ZEG) eine zweitägige Pedelectest-Aktion vor dem Stadthaus durchführen. Die ZEG stellte hierfür zwei „Show-Trucks“ kostenfrei zur Verfügung, die mit mehr als 20 Elektrofahrrädern bestückt waren, zur Verfügung. Die Aktion richtete sich

nicht ausschließlich an die städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern an alle interessierte Bürgerinnen und Bürger. Zu diesem Zweck wurde die Aktion auch im Vorfeld über die lokale Presse angekündigt. Die Resonanz war angesichts des schlechten Wetters (Dauerregen) dennoch positiv. Auch die Presse berichtete. An dieser Stelle geht noch einmal ein Dank an die ZEG für die geleistete Arbeit!

Bereitstellung und Nutzung von Dienstfahrrädern

Die spezifischen Vorteile des Fahrrads als Verkehrsmittel in der Stadt sind hinlänglich bekannt. Fahrräder sind daher auch für die Erledigung auswärtiger Dienstgeschäfte im Stadtgebiet sehr interessant. Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat daher schon 2011 drei hochwertige Dienstfahrräder im Corporate Design der Stadt Köln anfertigen lassen, die städtische Bedienstete für Dienstgänge ausleihen können. Hinzu kommen zwei Fahrräder mit Elektromotorunterstützung, sogenannte „Pedelects“.

2012 wurden insgesamt mehr als 260 Ausleihvorgänge verzeichnet. Für etwa 70% aller Dienstfahrten wurde ein Pedelect ausgeliehen. Die Fahrleistung allein der beiden Pedelects lag 2012 bei etwa 3.500 Kilometern. Die Fahrleistung der normalen Dienstfahrräder kann nicht quantifiziert werden, da diese nicht über ein Tachometer verfügen.

„Stadt intern“

Neben diesen Maßnahmen berichtet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik regelmäßig in der „Stadt intern“, dem Journal für die Beschäftigten der Stadt, über Aktuelles und Aktionen aus dem Bereich Radverkehr, um die Bediensteten über aktuelle Maßnahmen und Entwicklungen im Radverkehr auf dem Laufenden zu halten.

8. Ausblick

Das Fahrrad ist bei den Menschen längst als ernsthafte Alternative im Stadtverkehr angekommen. Das zeigt zum einen die seit Jahren kontinuierlich wachsende Zahl der Radlerinnen und Radler in Köln und andernorts. Diese erfreuliche Entwicklung spiegelt sich auch in einer veränderten Berichterstattung wider. Der Radverkehr ist in den vergangenen Jahren aus dem Schatten anderer Verkehrsthemen herausgetreten. Mittlerweile vergeht kaum eine Woche, in der die Zeitungen nicht über den Radverkehr berichten. Dies gilt für lokale und überregionale Medien gleichermaßen. Dabei wird auch immer öfter ein Blick über den Tellerrand geworfen. Was sind die aktuellen Trends? Was geschieht in anderen Städten im In- und Ausland? Wie wird der Radverkehr dort gefördert? Bei diesem Blick wird deutlich, dass vor allem die großen Metropolen der Welt mittlerweile uneingeschränkt auf eine vehemente Förderung des Radverkehrs setzen. Als Beispiele dienen dabei häufig die Fahrradstädte Amsterdam und Kopenhagen. Diese Städte haben in den vergangenen Jahren eindrucksvoll vorgemacht, dass sich durch eine konsequente Förderung des Radverkehrs viele Probleme vermeiden lassen, unter denen zahlreiche Städte zu leiden haben. Egal ob dies Schadstoff- oder Lärmemissionen sind, Stauprobleme, überlastete öffentliche Personennahverkehre oder durch Parken verursachter Platzmangel. Die Einsicht, dass die Förderung des Radverkehrs eine ebenso wirksame wie günstige Möglichkeit ist, ein ganzes Bündel aktueller und zum Teil akuter Probleme im Stadtverkehr aktiv zu bekämpfen und gleichzeitig die Lebensqualität der Städte entscheidend voranzubringen, setzt sich immer mehr durch. Dies ist eine wünschenswerte Entwicklung.

Immer größere Nutzerzahlen, die verstärkte Wahrnehmung und Auseinandersetzung verschiedenster gesellschaftlicher Akteure (Medien, Interessenverbände, Politik uvm.) mit dem Thema Radverkehr führen selbstverständlich auch zu steigenden Ansprüchen hinsichtlich der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur in der eigenen Stadt. Dies wiederum hat zur Folge, dass den Ansprüchen in Köln, aufgrund der begrenzten Personalressourcen, zunehmend nicht in dem gewünschten Maße entsprochen werden kann. Dieser Bericht zeigt, dass – gemessen an den vorhandenen personellen Ressourcen – 2012 wieder sehr viele Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradfreundlichkeit Kölns realisiert werden konnten. Gleichzeitig ist dieser Umfang die absolute Grenze des unter den gegebenen Umständen Leistbaren.