

Anlage

Radverkehr in Köln

**Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im
Jahr 2011**

Inhalt

1 Einführung – 2011: Mehr Radverkehr war nie!	3
2 Erhebungen – Datenbasis fortgeschrieben und erweitert	4
2.1 Dauerzählstellen	4
2.2 Manuelle Radverkehrserhebungen.....	5
3 Fahren – Ausbau der Radinfrastruktur kommt voran	7
3.1 Radwege.....	7
3.2 Schutz- und Radfahrstreifen	11
3.3 Andere fahrradfreundliche Markierungen.....	15
3.4 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr	17
3.5 Weitere Maßnahmen	19
4 Parken – Angebot sicherer Abstellanlagen weiter ausgebaut	21
4.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum.....	21
4.2 Bike&Ride – Parken an Haltestellen des ÖPNV	24
4.3 Mobile Fahrradabstellanlagen	24
5 Service – Kommunikation ist keine Einbahnstraße	26
5.1 Bürgerservice	26
5.2 Veranstaltungen.....	27
5.3 Arbeits- und Expertenkreise	28
5.4 Internet und Presse	32
5.5 Newsletter	32
5.6 „Ich fahre Rad, weil...“ und Faltblätter mit Radtouren in Köln	33
5.7 Innerbetriebliche Radverkehrsförderung.....	33
6 Resümee – Erfolg, Fortschritt und erreichte Grenzen	37

1 Einführung – 2011: Mehr Radverkehr war nie!

Betrachtet man die Entwicklung des Radverkehrs im Jahr 2011, so deutet alles darauf hin, dass das von Oberbürgermeister Jürgen Roters ausgegebene Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2015 auf 15% zu erhöhen, erreicht werden wird. Dies zeigen unter anderem die Ergebnisse der vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik durchgeführten Radverkehrserhebungen (vgl. Kapitel 2). So hat der Radverkehr 2011 gegenüber dem Vorjahr nochmals um 10% zugelegt!

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 Strecken bis fünf Kilometer („Kurzstrecke“) und um die Flexibilität geht. Diese Vorteile werden augenscheinlich von immer mehr Kölnerinnen und Kölnern erkannt, da sich die Anstiege vor allem auf den Alltagsverkehr zurückführen lassen.

Die genannten äußeren Faktoren spielen für die positive Entwicklung des Radverkehrs mit Sicherheit eine große Rolle. Ein weiterer wesentlicher Faktor ist jedoch die städtische Radverkehrsförderung selbst. So wurden auch im Jahr 2011 enorme Anstrengungen seitens der Verwaltung unternommen, die Situation für den Radverkehr weiter nachhaltig zu verbessern. Die Strategie fußt dabei auf drei wesentlichen Säulen. Auf den folgenden Seiten werden die Maßnahmen, die in den Bereichen „Fahren“ (Kapitel 3), „Parken“ (Kapitel 4) und „Service“ (Kapitel 5) 2011 konkret ein- und umgesetzt wurden ausführlich vorgestellt.

Ein wesentliches Ergebnis, das im abschließenden Resümee noch ausführlicher beleuchtet werden wird, muss an dieser Stelle bereits Erwähnung finden: In allen Bereichen der Radverkehrsförderung stößt die Verwaltung mittlerweile an Grenzen hinsichtlich des personell und zeitlich Leistbaren. Zum Teil sind diese Grenzen bereits deutlich überschritten.

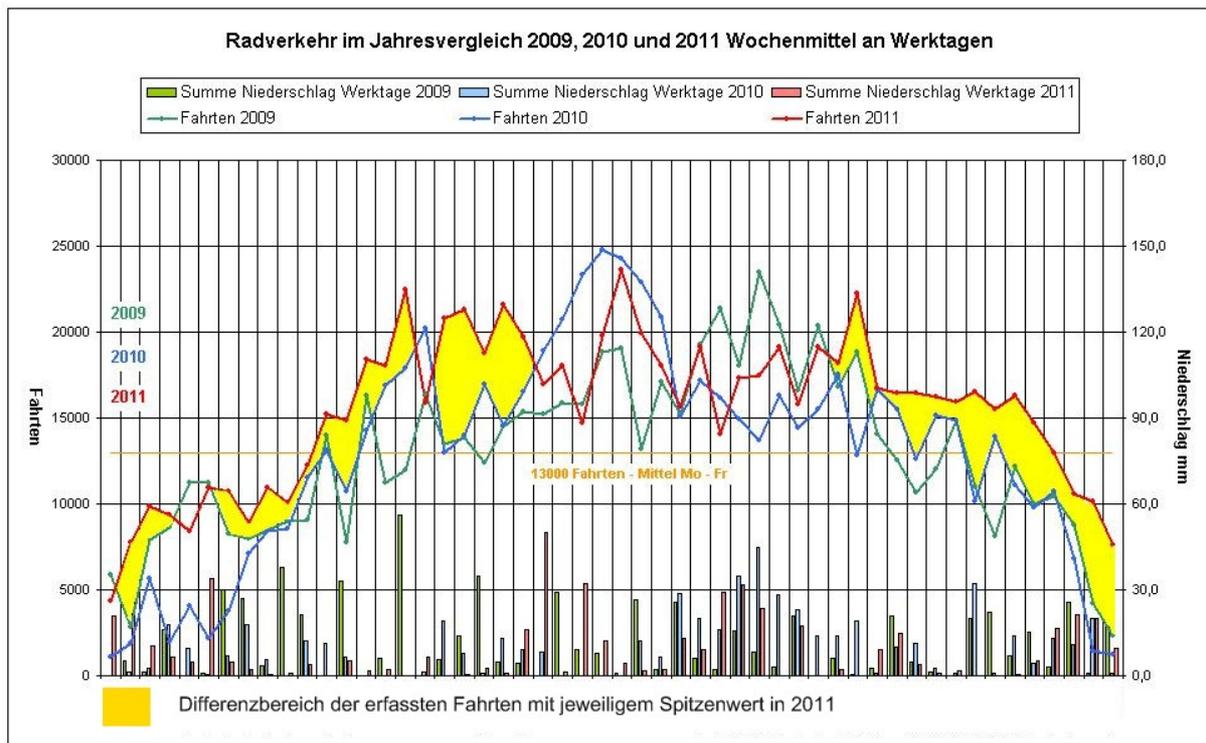
2 Erhebungen – Datenbasis fortgeschrieben und erweitert

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. Es hat sich gezeigt, dass die parallele Erfassung von Radverkehrsdaten über stationäre Dauerzählstellen (Totalerhebungen) und räumlich variierenden manuellen Erhebungen die aussagekräftigsten und umfassendsten Ergebnisse liefern.

2.1 Dauerzählstellen

Die insgesamt vier Dauerzählstellen für den Radverkehr im Kölner Stadtgebiet wurden im Sommer 2008 installiert. Sie befinden sich am Neumarkt, auf der Zülpicher Straße auf Höhe der Uni-Mensa sowie auf der Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke. Das Jahr 2011 ist daher mittlerweile das dritte Jahr in Folge, für das es belastbare Zahlen zur Entwicklung des Radverkehrs an den genannten Stellen gibt. Und die Ergebnisse belegen den subjektiven Eindruck, den viele tagtäglich auf den Straßen haben, dass der Radverkehr deutlich zunimmt.

Die Dauerzählstellen haben im Jahr 2011 erstmals mehr als 5 Millionen Fahrten erfasst. Das sind rund 800.000 Fahrten mehr als im Jahr 2010 und entspricht einer Zunahme von 18%. Da das Jahr 2010 allerdings durch viele Schneetage und einen insgesamt recht regnerischen Sommer gekennzeichnet war, sollten die Witterungsverhältnisse für eine vergleichende Darstellung herausgerechnet werden. Danach ergibt sich dennoch ein satter Zuwachs von 10%, der sich – und das ist das Entscheidende – fast ausschließlich auf einen deutlichen Anstieg des Alltagsverkehrs zurückführen lässt. Damit setzt sich der Positivtrend, der seit der Installation der automatischen Messstellen auch empirisch zu belegen ist, unvermindert fort.



2.2 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 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.

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 zusätzlichen Querschnitten im Stadtgebiet lässt sich nach und nach eine immer detailliertere Übersicht der Radverkehrsströme für das Stadtgebiet erstellen. 2011 wurden an etwa 40 weiteren Querschnitten im Stadtgebiet manuelle, vierzehnstündige Radverkehrserhebungen durchgeführt. Somit kann die Verwaltung mittlerweile Vergleichswerte für knapp 200 Querschnitte im Stadtgebiet abrufen. Auch die Überführung aller bereits verfügbaren Messergebnisse, die auf 14-stündigen Messungen aufbauen, auf die Ebene der 24-Stundenwerte konnte 2011 abgeschlossen werden.

Diese 24-Stundenwerte ermöglichen erstmals einen direkten Vergleich zwischen Radverkehrs- und Kraftfahrzeugaufkommen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Werte für die Straßen auf, in denen – entsprechend der verfügbaren Datenbasis – heute bereits mehr Radverkehr als Pkw-Verkehr nachgewiesen werden kann:

Straße	Rad	KFZ	Prozente Rad zu KFZ
Hohe Pforte	2650	1300	204%
Breite Straße	2050	1300	158%
Deutzer Freiheit	3100	2000	155%
Maybachstr	3600	2800	129%
Rautenstrauchkanal Nord	750	600	125%
Matthiasstr	1500	1200	125%
Fleischmengergasse	2250	1800	125%
Friesenwall	750	640	117%
Eigelstein	3500	3500	100%
Eifelwall	3400	3400	100%

3 Fahren – Ausbau der Radinfrastruktur kommt voran

Vor dem Hintergrund, dass es sich – wie im vergangenen Kapitel aufgezeigt – bei der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs um einen Prozess handelt, der noch lange nicht am Ende ist, kommt der konsequenten Weiterentwicklung der städtischen Radverkehrsinfrastruktur eine enorme Bedeutung zu.

Im Gegensatz zu früher beschränkt sich die Radverkehrsinfrastruktur schon lange 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 mittlerweile über ein breites Spektrum an Lösungen, wenn es um die Ausgestaltung einer bedarfsgerechten, komfortablen und sicheren Infrastruktur für den Radverkehr geht. Grundklage hierfür sind die komplett überarbeiteten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.

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 wenn nötig entsprechend anzupassen. Kurz gesagt geht es um den Ausbau und eine zeitgemäße Weiterentwicklung des städtischen Radverkehrsnetzes unter besonderer Berücksichtigung einer perspektivisch weiter zunehmenden Nutzerschaft.

Die nächsten Seiten enthalten eine Vielzahl wesentlicher Maßnahmen, die das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2011 umgesetzt hat.

3.1 Radwege

Das Netz baulicher Radwege in Köln erstreckt sich auf etwa 500 Kilometer. Auch wenn es in den vergangenen Jahren einen tiefgreifenden Wandel innerhalb der Verkehrswissenschaft und in der Planungspraxis in die Richtung einer vermehrten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des Autoverkehrs gegeben hat, werden viele der bestehenden Radwege auch zukünftig ein integraler Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes bleiben. Hier gilt es die Radwege,

die in einem besonders schlechten Zustand sind, auf die aber auch in Zukunft keinesfalls verzichtet werden kann, so zu ertüchtigen, dass Sie Ihre Funktion heute und später vollumfänglich erfüllen.

Gleichwohl wird es in vielen Bereichen vermehrt so sein, dass Radwege zwar vorhanden sind, diese aber von Radfahrerinnen und Radfahrern nicht mehr benutzt werden müssen.

Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik hat 2011 mit einer erneuten, systematischen Überprüfung des Kölner Radwegenetzes hinsichtlich der Benutzungspflicht begonnen. Benutzungspflichtig ist ein Radweg immer dann, wenn er mit einem runden, blauen Schild mit weißem Fahrrad beschildert ist. Vor dem Hintergrund, dass der Radverkehr wieder vermehrt auf der Fahrbahn und damit im Blickfeld des motorisierten Verkehrs fahren soll, der Radverkehr auch zahlenmäßig deutlich zugelegt hat und die Straßenverkehrsordnung die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht nur dann vorsieht „wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung (...) erheblich übersteigt“ (§45 Abs. 9) ist eine erneute Überprüfung der Benutzungspflicht - die ja letztlich nichts anderes als ein Verbot für den Radverkehr darstellt, im betroffenen Abschnitt die Fahrbahn zu benutzen – notwendig.

Die Grundlage dieser sehr aufwendigen Überprüfung – jeder einzelne Straßenabschnitt muss vor Ort geprüft und eine Aufhebung der Benutzungspflicht mittels einer formalen Anordnung unter Anhörung der Polizei vorgenommen werden – bildet ein Prioritätenplan. Dieser umfasst Streckenabschnitte von etwa 100 Kilometern Länge, deren Kfz-Verkehrsstärken darauf schließen lassen, dass eine Benutzungspflicht dort nicht unbedingt aufrecht zu erhalten ist. Durch dieses Vorgehen konnte das Amt für Straßen und Verkehrstechnik im Jahr 2011 die Benutzungspflicht an Radwegen mit einer Gesamtlänge von etwa 20 Kilometern aufheben.

Um vor Ort alle Verkehrsteilnehmer auf die veränderte Situation hinzuweisen, hat die Stadt außerdem mobile Hinweisschilder entworfen, die temporär an den betroffenen Streckenabschnitten aufgestellt werden können. Diese Schilder haben in Fachkrei-



sen bundesweit für Aufsehen gesorgt, da sie eine konkrete Maßnahme darstellen, dem allgemeinen Informationsdefizit hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht bei allen Verkehrsteilnehmern entgegenzuwirken. Ein Problem, dem sich alle Kommunen und Kreise ausgesetzt sehen, die das Thema Radwegebenutzungspflicht aktiv angehen und dessen Behebung durch entsprechende Information eigentlich Aufgabe des Bundes wäre.

Ob ein Radweg aber 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, das 2010 um weitere Maßnahmen erweitert wurde und das jährlich mit einem Finanzvolumen von 1,5 Mio. Euro ausgestattet ist.

Da viele der beschlossenen Maßnahmen allerdings mit einem hohen Abstimmungs- und Planungsbedarf verbunden sind, hat sich die Umsetzung der Maßnahmen zunächst verzögert. 2011 konnte das Amt für Straßen und Verkehrstechnik die ersten großen Maßnahmen umsetzen. Insgesamt konnten 2011 etwa 10 Kilometer Radwegnetz komplett, gemäß heutiger Standards, erneuert werden.

Im Folgenden werden die Radwegesanierungsmaßnahmen des letzten Jahres überblicksartig dargestellt:

Aachener Straße (Alter Militärring bis Aachener Weiher)



- Gesamtlänge ca. 6 Kilometer
- Sanierung der kompletten Nebenanlagen, inkl. Gehwege
- Radwege z.T. verbreitert auf min. 1,60 Meter

Stadtwaldgürtel (Dürener Straße bis Aachener Straße)



- Gesamtlänge ca. 2 Kilometer
- Sanierung der kompletten Nebenanlagen, inkl. Gehwege

Olpener Straße (Frankfurter Straße bis Nohlenweg)



- Gesamtlänge ca. 700 Meter
- Radwege durchgehend auf Kosten der Fahrbahn verbreitert (von 1,30 Meter auf 1,85 Meter)

Pfälzischer Ring (Zoobrücke bis DB-Brücke; Ostseite)



- Gesamtlänge ca. 1 Kilometer
- Ausbau eines durchgehenden, gemeinsamen Geh- und Radwegs
- Teilweiser Rückbau des vormals separaten Radwegs

3.2 Schutz- und Radfahrstreifen

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 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.

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.

Allein 2011 hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik insgesamt 73 anstehende Fahrbahndeckensanierungen auf Optimierungsmöglichkeiten für den Radverkehr geprüft! Das sind etwa 30 Maßnahmen mehr als noch 2010 (44). Bei insgesamt 37 Maßnahmen konnte ein Optimierungsbedarf für den Radverkehr ausgemacht werden, also bei jeder zweiten Maßnahme. 2010 lag diese Quote noch bei etwa jeder vierten Maßnahme. Allein das Team des Fahrradbeauftragten hat 2011 mehr als 20 entsprechende Planungen für fahrradfreundliche Markierungen erstellt!

Hier eine Übersicht wichtigster Maßnahmen, die 2011 erfolgreich umgesetzt werden konnten:

Venloer Straße (Innere Kanalstraße – Ehrenfeldgürtel)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtlänge ca. 2 Kilometer • 1. Umbau Nebenanlagen: Rückbau der baulichen Radwege • 2. Anschließend teilweise Sanierung der Fahrbahndecke: Einrichtung von Fahrradschutzstreifen
Barbarastraße (Ecke Boltens Sternstraße)	
	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtlänge ca. 80 Kilometer • Umbaumaßnahme (im Zuge der Maßnahme Boltens Sternstraße) • Einrichtung eines Radfahrstreifens und fahrradfreundliche Anpassung der Ampelanlage

Gottesweg (Luxemburger Straße – Rhöndorfer Straße)



- Gesamtlänge ca. 2 Kilometer
- Umbaumaßnahme
- Rückbau der Radwege und Einrichtung von Fahrradschutzstreifen

Geldernstraße (Liebigstraße – Hausnr. 34)



- Gesamtlänge ca. 600 Meter
- Fahrbahndeckensanierung
- Einrichtung von Fahrradschutzstreifen und Aufstellflächen an Ampelanlage

Hauptstraße Rodenkirchen (Heinrich-Lübke-Ufer – Frankstraße)



- Gesamtlänge ca. 400 Meter
- Fahrbahndeckensanierung
- Anlage von Schutzstreifen (z.T: einseitig) und Aufstellflächen an Ampelanlage
- Neue Radfahrquerung am Heinrich-Lübke-Ufer

An St. Katharinen (Im Sionstal – Achterstraße)



- Gesamtlänge ca. 120 Meter
- Fahrbahndeckensanierung
- Einrichtung eines einseitigen Fahrradschutzstreifens

Höninger Platz (Südseite)



- Gesamtlänge ca. 100 Meter
- Umgestaltung der südlichen Platzfläche
- Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens

Heinrichstraße (Im Garten – Weißer Hauptstraße)



- Gesamtlänge ca. 400 Meter
- Fahrbahndeckensanierung
- Einrichtung eines einseitigen Schutzstreifens sowie Aufstellflächen an Ampelanlage

Durch die Markierung neuer Schutz- und Radfahrstreifen sowie durch die Neuanlage und Sanierung von Radwegen konnten für den Radverkehr allein 2011 fast 16 Kilometer an Radverkehrsanlagen saniert beziehungsweise neu eingerichtet werden!

3.3 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 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 2011 umgesetzt wurden:

Vorgebirgstraße (Am Vorgebirgstor – Zollstockgürtel)



- Markierung von Aufstellflächen für den Radverkehr an allen ampelgesteuerten Kreuzungen

Rheinuferstraße



- Aufstellflächen an den Einmündungen Theodor-Heuss-Ring, Thürmchenswall, Dagobertstraße und Machabäerstraße
- Anpassung der Ampelanlagen
- Herstellung von Auffahrten auf den Radweg östlich des Konrad-Adenauer-Ufers

Danzierstraße (Ecke Bergischer Ring)



- Einrichtung eines kurzen Radfahrstreifens mit Aufstellfläche und Schutzstreifenmarkierung zur Querung des Bergischen Rings

Weißhausstraße



- Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn zur Verdeutlichung, dass in diesem Bereich keine Benutzungspflicht des Radweges mehr besteht

Alfred-Schütte-Allee (Bereich Südbrücke)



- Parkbegrenzungsmarkierung zum Freihalten des gemeinsamen Geh- und Radweges von parkenden Pkw

3.4 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 seit etwas mehr als einem Jahr in begründeten Einzelfällen und entsprechend der personellen Ressourcen auch Einbahnstraßen, die gravierende Netzlücken im städtischen Radverkehrsnetz darstellen.

Besondere Erwähnung verdient an dieser Stelle die Öffnung der Sülzburgstraße in Köln-Sülz. Aufgrund des sehr hohen Radverkehrsaufkommens in diesem Bereich stellte das Verbot der Durchfahrt seit Jahren eine große Lücke im Radnetz des Stadtteils dar. Sowohl Politik, Verbände als auch zahlreiche Bürgerinnen und Bürger forderten daher seit Jahren die Freigabe. Diese wurde 2011 endlich möglich, weil die notwendigen bauliche und signaltechnischen Anpassungen vorgenommen werden konnten.

Neben der Sülzburgstraße konnten auch einige weitere wichtige Netzlücken im Jahr 2011 geschlossen werden:

Im Laach (Lungengasse – Neumarkt)



- im Rahmen einer Umgestaltungsmaßnahme
- bauliche Anpassungen im Bereich Neumarkt waren Voraussetzung dafür, die Straße für den gegenläufigen Radverkehr freigeben zu können

Cäcilienkloster (Jabachstraße - Cäcilienstraße)



- ca. 70 Meter
- Schaffung einer Parallelroute zur Nord-Süd-Fahrt für den Radverkehr aus dem Griechenmarktviertel Richtung Norden

Am Römerhof (Junkersdorfer Straße – Haltestelle Junkersdorf)



- ca. 500 Meter
- neben Beschilderung auch Markierung von Ein- und Ausschleusung für den gegenläufigen Radverkehr auf der Fahrbahn

Sülzburgstraße (Münstereifeler Straße – Berrenrather Straße)



- ca. 150 Meter
- Maßnahme umfasste zudem bauliche und signaltechnische Anpassungen als Voraussetzung zur Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr

Um die knappen Personalressourcen in Zukunft möglichst optimal einsetzen zu können, erarbeitet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik derzeit Übersichtspläne für jeden Stadtbezirk, die zum einen die Hauptrouten für den Radverkehr und zum anderen sämtliche geöffneten und nicht geöffneten Einbahnstraßen enthalten. Anhand dieser Pläne können dann fundierte Prioritäten hinsichtlich zu öffnender Einbahnstraßen getroffen werden. Diese Vorgehensweise ist den betroffenen Gremien bereits mitgeteilt worden.

3.5 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 erstmals Mittel aus Stellplatzablösebeträgen zur Verfügung. Die nennenswerteste Maßnahme, die 2011 bereits umgesetzt werden konnte, ist die Querung der Bachemer Straße im Bereich des Inneren Grüngürtels (siehe unten). Die Anzahl der umgesetzten Maßnahmen wird sich allerdings ab 2012 deutlich erhöhen. So hat das Team des Fahrradbeauftragten 2011 mehr als 20 Maßnahmen soweit vorbereitet, dass diese in 2012 zur Umsetzung kommen können. Nicht immer sind allerdings bauliche Anpassungen notwendig, um nachhaltige Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen.

Beispielhaft wird hier deshalb auch auf zwei kleinere Maßnahmen im Bereich des Neumarkts hingewiesen:

Querung Bachemer Straße (Höhe Innerer Grüngürtel)



- Auseinandersetzen der Umlaufsperrren
- Bordsteinabsenkungen
- Taktile Elemente

Neumarkt (Südseite; Höhe Gesundheitsamt)



- Entfernung mehrerer Blumenkübel, die sowohl den Radweg als auch den Gehweg unnötig verengten

Neumarkt (Nordseite; Höhe U-Bahn-Aufgang)



- Entfernung von knapp 20 Pollern auf dem Radweg, die vor allem im Bereich des U-Bahnaufgangs den Radweg gefährlich verengten

4 Parken – Angebot sicherer Abstellanlagen weiter ausgebaut

Zur Herstellung fahrradfreundlicher Bedingungen ist die Ausweitung des Angebots sicherer Fahrradabstellplätze von elementarer Bedeutung. Vielfach wird diese Bedeutung unterschätzt. Auch in diesem Gebiet kommt der Stadt Köln mittlerweile eine Vorreiterrolle im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten zu.

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 hat das flächendeckende Vorhandensein sicherer Fahrradabstellplätze einen positiven Einfluss auf die Kaufentscheidung beim Fahrradkauf. 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. Somit leisten sichere Fahrradabstellanlagen auch einen positiven, wenn auch indirekten, Beitrag zur Radverkehrssicherheit.

Im Folgenden wird aufgezeigt, welche Maßnahmen das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2011 zur Ausweitung des Angebots an sicheren Fahrradabstellplätzen durchgeführt hat.

4.1 Fahrradparken im öffentlichen Straßenraum

2007 wurde das Ziel, jedes Jahr 1.000 zusätzliche Fahrradabstellplätze im öffentlichen Straßenraum zu schaffen, offiziell formuliert. Dieses Ziel, das aus Forderungen aus dem Bürgerhaushalt 2008 abgeleitet und vom Verkehrsausschuss durch die Festlegung der Verwendung von Stellplatzablösemitteln beschlossen wurde, stößt in der Öffentlichkeit auf sehr positive Resonanz und wurde 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 2011. Wieder konnten auf Grundlage von Anträgen aus Politik und vor allem aus der Bürgerschaft mehr als 1.000 zusätzliche Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden. Die Anzahl der Bürgeranträge hat sich mittlerweile auf einem konstant hohen Niveau von etwa 250 Bürgeranträgen eingependelt. Die schiere Anzahl an Anträgen hat zur Folge, dass die Abarbeitung

eines Neuantrages mittlerweile bis zu drei Jahre dauern kann. Dies ist vor allem den begrenzten personellen Ressourcen geschuldet.

Um ein möglichst effektives Vorgehen zu erreichen, ist das Team des Fahrradbeauftragten mittlerweile dazu übergegangen, Anträge nicht mehr isoliert, das heißt räumlich punktuell zu betrachten, sondern jeweils den gesamten Straßenzug zu untersuchen. Dies gewährleistet eine weiträumigere Bedarfsdeckung und deckt sich mit dem Anliegen, ein möglichst flächendeckendes, bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen.

Darüber hinaus konnten 2011 ungefähr 500 weitere sichere Abstellmöglichkeiten im Rahmen von Straßenumgestaltungen geschaffen werden. Die Definition von Standorten für sichere Fahrradabstellanlagen ist mittlerweile integraler Bestandteil der Straßenplanung, die jeder Umbaumaßnahme vorausgeht.

Einige Beispiele für die Errichtung sicherer Fahrradabstellplätze im Jahr 2011 sind im Folgenden exemplarisch aufgeführt:

Weyertal	
	<ul style="list-style-type: none">• 150 zusätzliche Fahrradabstellplätze zwischen Berrenrather Straße und Kerpener Straße

Höninger Weg und Goltsteinstraße



- Nachrüstung zur Bedarfsdeckung von insgesamt 370 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen

Unter Krahenbäumen (Bereich Musikhochschule)



- Errichtung von fast 100 zusätzlichen Stellplätzen

Venloer Straße



- Nachverdichtung der Fahrradstellplätze
- Vor dem Umbau der Venloer Straße gab es etwa 200 Stellplätze, nach dem Umbau ca. 390 und durch die Nachverdichtung konnte die Anzahl zusätzlich auf mehr als 420 erhöht werden

4.2 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. Der kontinuierliche Ausbau 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.

2011 wurden zwar keine zusätzlichen Anlagen im nennenswerten Umfang in Haltestellenbereichen installiert. Trotzdem muss 2011 als ein wichtiges und erfolgreiches Jahr für die Bike&Ride-Förderung gesehen werden. Nicht nur konnten die Planungen zur Umsetzung weiterer Ausbaustufen vorangetrieben werden. Von entscheidender Bedeutung ist vor allem das Erwirken weiterer Fördermittelzusagen für die Errichtung von insgesamt mehr als 350 Fahrradboxen und knapp 450 überdachten Fahrradabstellplätzen in den kommenden Jahren!

4.3 Mobile Fahrradabstellanlagen

Um temporäre Engpässe, etwa durch stattfindende Bauarbeiten, abzufedern, hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik in den vergangenen Jahren in größerem Umfang mobile Fahrradabstellanlagen aufgestellt. Die damals aufgestellten 120 mobilen Abstellplätze am Bahnhof Deutz (Einschränkungen durch die Bauarbeiten Ottoplatz), Spielmannsgasse Ecke Severinstraße (Bauarbeiten Bereich Severinstraße bzw. KVB-Haltestelle Severinstraße) sowie Bahnhof Ehrenfeld (provisorische Erhöhung der dort knappen Kapazitäten) wurden 2011 sehr gut angenommen.

Neben den oben geschilderten temporären Engpässen, kommt es – etwa im Rahmen von Veranstaltungen – auch immer wieder zu einem räumlich und zeitlich begrenzten, deutlich erhöhten Bedarf. 2011 hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik daher bei zwei Veranstaltungen auf dem Heumarkt mobile Fahrradabstellanlagen zur Verfügung gestellt:

Kölner Weinwoche (Mai 2011)



- 16 Abstellmöglichkeiten
- Zeitraum: 2 Wochen
- Südseite Heumarkt

Weihnachtsmarkt (Dezember 2011)



- 16 Abstellmöglichkeiten
- Zeitraum: 4 Wochen
- Nordwestseite Neumarkt

Dieser Service soll perspektivisch ausgebaut werden. Für 2012 strebt das Amt für Straßen und Verkehrstechnik daher den Kauf weiterer mobiler Anlagen an. Ebenso sollen Gespräche mit dem Amt für öffentliche Ordnung geführt werden mit dem Ziel, Veranstaltern entsprechender Ereignisse zukünftig bereits mit der offiziellen Genehmigung das Vorhalten einer ausreichenden Anzahl sicherer Fahrradabstellanlagen zur Auflage zu machen.

5 Service – Kommunikation ist keine Einbahnstraße

Der Begriff „Service“ umfasst im Wesentlichen die Bereiche Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Bürgerservice und stellt die dritte Säule der Kölner Radverkehrsförderung dar. Viele Kommunen haben diesen Bereich lange Jahre als überflüssig betrachtet und tun es zum Teil noch. Dabei ist gerade die Vermarktung, sprich das „Marketing“ unerlässlich und von zentraler Bedeutung, wenn ein „Produkt“ in der heutigen Zeit erfolgreich sein soll. Eine zeitgemäße Radverkehrsförderung, die den Ausbau des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr als ernsthaftes Ziel verfolgt, kommt demnach an der Vermarktung des Produkts „Radfahren“ nicht vorbei.

Diese Sichtweise setzt sich zunehmend durch. Die Stadt Köln hat in diesem Zusammenhang bereits 2007 begonnen, im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten, die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr zu intensivieren und den Bürgerservice kontinuierlich auszubauen. Auch in diesem Bereich kommt der Stadt damit eine gewisse Pionierrolle zu. Auch andere Großstädte haben in den letzten Jahren Ihre Bemühungen deutlich ausgeweitet. So stellt beispielsweise die Stadt München seit 2010 jährlich eine Millionen Euro ausschließlich für Werbemaßnahmen zum Thema Radverkehr bereit. Das verfolgte Ziel ist gleichzeitig die zentrale Werbebotschaft der Kampagne: „Radlhauptstadt München“. Erste Evaluationen zeigen, dass sich ein solch immenses Finanzvolumen durchaus lohnt.

Nachfolgend wird kurz umrissen, welche Maßnahmen das Amt für Straßen und Verkehrstechnik 2011 im Bereich Service durchgeführt hat.

5.1 Bürgerservice

Wie es so schön heißt, ist Kommunikation keine Einbahnstraße. Der Bürgerservice spielt demnach 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.

Nachdem 2010 insgesamt etwa 1.400 Meldungen beim Team des Fahrradbeauftragten eingegangen sind, hat sich diese schon sehr hohe Anzahl in 2011 auf mehr als 1.700 Kontakte weiter deutlich erhöht. Damit sind die Kapazitätsgrenzen beziehungsweise überschritten, so dass es mittlerweile zum Teil zu erheblichen Verzögerungen bei der Bearbeitung der Anfragen kommt. Zum Vergleich: 2007, als der Bürgerservice eingeführt wurde, waren es nicht einmal 300 Kontakte. Binnen fünf Jahren hat sich die Anzahl demnach beinahe versechsfacht!

5.2 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 2011 wieder bei zahlreichen Veranstaltungen mit einem eigenen Informationsstand vor Ort. Zu nennen sind unter anderem:

- Cyclopedia, Fahrradmesse Köln, 19. und 20. März 2011
- ADFC-Radreisemesse, Bonn, 27. März 2011
- „Viva Vital“-Gesundheitstage, 16. bis 17. Mai 2011
- Anwohnerfest Einweihung „Linie 5“, 21. Mai 2011
- Tag der Verkehrssicherheit, BASt, Bergisch-Gladbach, 18. Mai 2011
- 3. Kölner Fahrradsternfahrt, 19. Juni 2011
- Radwoche im City-Center Chorweiler inkl. Tour de Natur, 11. bis 17. Juli 2011
- Mobilitätstag der ERGO-Versicherung, 27. September 2011

Darüber hinaus hat das Team des Fahrradbeauftragten 2011 erstmalig drei „**Kölner Radverkehrstreffe**s“ organisiert. Die Idee, solche Bürgerveranstaltungen regelmäßig durchzuführen, entstammt dem Expertenkreis Velo2010 (siehe 5.3). Die Abendveranstaltungen richten sich an alle Bürgerinnen und Bürger, denen es ein Anliegen ist, mit Vertretern von Stadt oder Polizei in einen offenen Dialog zum Thema Radverkehr einzutreten. Nachdem der erste Treff im März bewusst keinem Schwerpunktthema gefolgt war (stattdessen sollte offen und gemeinsam über die zukünftige Struktur entschieden werden), ging es im zweiten Treffen im Juli zunächst um die interne Struk-

tur und Aufgabenverteilung zum Thema Radverkehr in Stadtverwaltung und Polizei. Der dritte Treff im November hatte dann das Thema Radwegebenutzungspflicht als Schwerpunkt. Trotz des vergleichsweise hohen Organisationsaufwands, sind die Veranstaltungen aus Sicht des Teams des Fahrradbeauftragten eine gelungene Erweiterung des bestehenden Bürgerservices.

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

Vortragsreihe im Rahmen der Fahrradakademie (Mai 2011)

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 wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert.

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

Im Rahmen der zweitägigen Seminarreihe „Integration des Radverkehrs“, die im Mai in Osnabrück, Leipzig und Mannheim abgehalten wurde, hat der Fahrradbeauftragte Jürgen Möllers die Radverkehrsförderung in Köln einem breiten Fachpublikum ausführlich und systematisch vorgestellt. Die Präsentation „Platz für Radverkehr – Wie Köln fahrradfreundlicher wird“ hat eine große und positive Resonanz bei den jeweiligen Teilnehmern erzeugt.

5.3 Arbeits- und Expertenkreise



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.

2011 hat die Stadt Köln daher zum zweiten Mal 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 Mobilitätstages der ERGO-Versicherung wurde am 27. September 2011 ein entsprechender Aktionsstand an der Ecke Ehrenfeldgürtel / Aachener Straße aufgebaut.

Mit der Aktion „NINA“ verfügt die AGFS darüber hinaus über eine Aktion, die durch Schulen gebucht werden kann und bei der es darum geht, dass der Schulweg der Kinder nicht durch parkende Autos versperrt wird. Die entsprechenden Aktionsmaterialien wurden insgesamt an neun Schulen versandt, die im Vorfeld ihr Interesse an der Aktion angemeldet hatten. Damit haben sich 2011 in keiner der über 60 Mitgliedskommunen der AGFS mehr Schulen gemeldet als in Köln.



In den beiden 2011 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 Vielfältigkeit 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 2011 an allen, insgesamt drei Facharbeitskreisen der AGFS teilgenommen. Am 04. April tagte der FAK in Moers und am 17. November in Lemgo. Dazwischen, am 20. Juli war die Stadt Köln selbst Gastgeberin des Facharbeitskreises.

Facharbeitskreis der AGFS in Köln (20. Juli 2011)



Sowohl die Organisation und Vorbereitung als auch die Durchführung des Facharbeitskreises waren mit einem enormen Arbeitsaufwand verbunden. Eröffnet wurde der Facharbeitskreis, an dem rund 50 Vertreter aus ebenso vielen Kommunen teilgenommen haben, von Frau Bürgermeisterin Scho-Antwerpes. Nach Vorträgen von Herrn Harzendorf und Jürgen Möllers seitens des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, ging es in die Gremienarbeit. Nach einem Mittagssnack, waren alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen, an einer Radtour durch die Kölner Innenstadt teilzunehmen. Diese verfolgte das Ziel, zahlreiche Maßnahmen, welche die Stadt Köln in den letzten Jahren für den Radverkehr umsetzen konnten, direkt vor Ort zu besichtigen und zu diskutieren. Die Führung erfolgte durch Herrn Harzendorf, Herrn Möllers und seinen Mitarbeitern. Für die Tourenbegleitung konnten Mitglieder des ADFC und VCD gewonnen werden. Die insgesamt über 40 Leihräder hat die Radstation am Hauptbahnhof am Tagungsort, dem Horion-Haus in Köln-Deutz, zur Verfügung gestellt. Zum Ausklang der Veranstaltung wurde im Vorfeld ein Tisch in einem Brauhaus reserviert.

Insgesamt war die Resonanz der Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die gesamte Tagesveranstaltung äußerst positiv! Insbesondere die geführte Radtour mit der Vielzahl anschaulicher Praxisbeispiele wurde als sehr gelungen betrachtet.



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 2011 eine sogenannte „Mängeltour“ durchgeführt. Diesmal ging es um verschiedene Knackpunkte für den Radverkehr in Porz. Die Mängeltour 2012 wird in Chorweiler stattfinden.

2011 wurden auch Autofahrerinnen und Autofahrer, wie schon in 2010, 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 2011 wieder angeboten. Unter allen richtig gelösten Fragebögen, die auch online abrufbar waren, wurden tolle Sachpreise verlost. Besonders erfreulich ist die Rekordteilnehmerzahl von über 1.100 Zusendungen. Dies entspricht einer Steigerung von etwa 50% gegenüber dem Jahr 2010.

Pünktlich zum Frühlingsanfang am Montag, den 21. März 2011 hat die Stadtverwaltung zudem in Kooperation der Polizei und dem Nikolaus-August-Otto-Berufskolleg einen Fahrradcheck auf dem Zülpicher Platz durchgeführt. Vorbeifahrende Radfahrerinnen und Radfahrer wurden ohne den berühmt-berüchtigten erhobenen Zeigefinger über die große Bedeutung eines voll funktionstüchtigen Rades hingewiesen. Kleinere Reparaturarbeiten wurden von Auszubildenden der Fachrichtung Zweiradmechaniker des Nikolaus-August-Otto-Berufskollegs direkt vor Ort behoben.



Gleichzeitig konnten sich interessierte Bürgerinnen und Bürger am Informationsstand des Fahrradbeauftragten rund um das Thema Radfahren in Köln informieren und Ihre Fragen, Hinweise und Anregungen loswerden. Die Aktion stieß auf eine äußerst positive Resonanz.

5.4 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). 2011 wurden etwa 50 Internetmeldungen geschaltet. Einige der Meldungen wurden gleichzeitig über Pressemitteilungen an die lokalen Medien weitergeleitet. Diese etwa 30 Pressemitteilungen und 5 separat anberaumte Pressetermine zu verschiedenen Themen rund ums Rad wurden von den Medien erfreulicherweise sehr gut aufgegriffen: 2011 wurden weit mehr als 150 Artikel zum Thema Radfahren in Köln in der Presse veröffentlicht.

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.

5.5 Newsletter

Als weiteren Service hat das Team des Fahrradbeauftragten im November 2010 einen Newsletter zum Thema „Radfahren in Köln“ aufgelegt. 2011 wurde dieser demnach erstmals über ein ganzes Jahr hinweg in loser Folge an die Abonnenten verschickt. Insgesamt wurden 2011 14 Newsletter versandt. Die Abonnentenzahl konnte von 180 auf über 310 beinahe verdoppelt werden.

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.

5.6 „Ich fahre Rad, weil...“ und Falblätter mit Radtouren in Köln



Die beliebte Werbeaktion „Ich fahre Rad, weil...“ konnte 2011 fortgesetzt werden. Diesmal wurde mit dem Slogan „Wir fahren Rad, weil das Jahr 365 schönste Tage hat.“ in Kombination mit dem Motiv eines verliebten Hochzeitspaares auf einem Fahrrad auf 30.000 Postkarten in Kölner Gaststätten geworben. 2012 wird mit dem Plakat, dessen Foto im übrigen mit einem Preis ausgezeichnet wurde, im Megalight-Format im Frühjahr zwei Wochen lang im öffentlichen Straßenraum aktiv für das Radfahren in Köln geworben.

Außerdem wurden die 2010 erstmals veröffentlichten, sechs Falblätter mit Radtouren in und durch Köln erneut aufgelegt. Die Erstauflage von jeweils 5.000 Exemplaren erfreute sich einer so großen Nachfrage, dass sie schon 2010 binnen anderthalb Wochen komplett vergriffen war. Der Nachdruck umfasste 10.000 Exemplare je Falblatt.

5.7 Innerbetriebliche Radverkehrsförderung

Wie so vieles, beginnt auch eine glaubwürdige Radverkehrsförderung in den eigenen vier Wänden. Dem Bereich der verwaltungsinternen Radverkehrsförderung wird daher ein großer Stellenwert beigemessen. Schließlich beschäftigt die Stadtverwaltung etwa 17.000 Personen.

Eine besondere Rolle hat dabei auch 2011 wieder das verwaltungsinternen Gewinnspiel mit dem Titel „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ eingenommen. Darüber hinaus hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik Diensträder im Design der Stadt Köln sowie erstmals auch Pedelects, also Elektrofahrräder der neuen Generation, angeschafft.

Radeln Sie sich fit zur Arbeit 2011

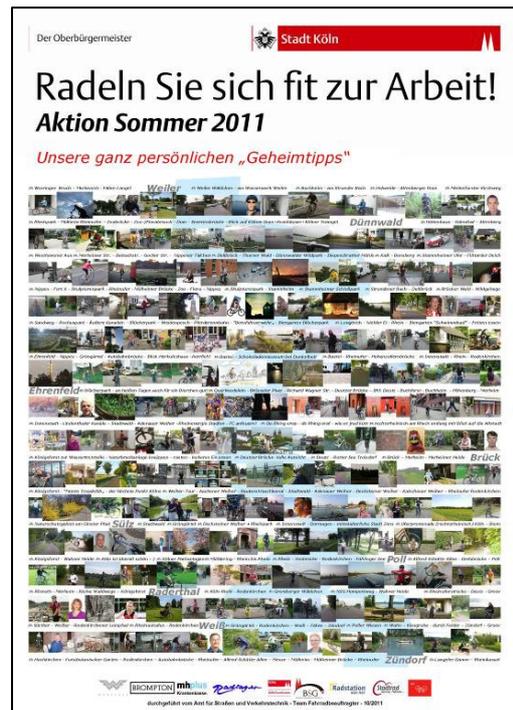
Nach der Premiere der Gewinnspielaktion 2009 und der erfolgreichen Neuauflage 2010 hat das Team des Fahrradbeauftragten 2011 zum dritten Mal alle städtischen Bediensteten dazu aufgerufen, Ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurückzulegen.

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. Diesmal waren gleich zwei Fahrräder dabei. Wie im vergangenen Jahr gab es wieder ein Premiumrad der Traditionsmarke „Wanderer“, deren Räder hier in Köln gefertigt werden, zu gewinnen. Darüber hinaus aber erstmals auch ein Faltrad der Marke „Brompton“ sowie zahlreiche weitere, hochwertige Sachpreise. Alle Preise wurden von Sponsoren kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Eine weitere Teilnahmebedingung der vergangenen Jahre wurde ebenfalls beibehalten. Die Teilnehmenden waren wieder aufgefordert, neben dem Teilnahmebogen ein schönes, selbstgemachtes Foto mit Fahrradbezug einzureichen. Neu war hingegen, dass zusätzlich noch nach dem persönlichen „Geheimtipp“ für eine schöne Fahrradstrecke in Köln gefragt wurde. Beide Elemente finden sich auf dem im Anschluss an die Aktion aufbereiteten Plakat wieder.

Hinsichtlich der Teilnehmerzahl war die Aktion noch nie so erfolgreich, wie in 2011. Insgesamt knapp 260 Bedienstete reichten alle Unterlagen fristgerecht ein und radelten im Aktionszeitraum zusammengerechnet mehr als 190.000 Kilometer!

Die Gewinner der Hauptpreise wurden im Rahmen der offiziellen Preisverleihung im Historischen Rathaus am 18. Oktober 2011 von Frau Bürgermeisterin Schöntwerpes gezogen.



Dienstfahrräder

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 2011 eine neue Generation von Dienstfahrädern angeschafft.



Die drei hochwertigen, auf dem neuesten Stand der Technik befindlichen Diensträder im Corporate Design der Stadt Köln wurden in der Radstation am Hauptbahnhof gefertigt und sollen als Muster für weitere Anschaffungen der Stadtverwaltung dienen. Weiterhin hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik erstmals zwei

Fahrräder mit tretunterstützendem Elektroantrieb, sogenannte Pedelecs, erworben. Damit sind erstmals auch Dienstfahrten über längere Strecken im Stadtgebiet möglich, ohne dass die Fahrerin oder der Fahrer verschwitzt am Ziel ankommt.

Grundlage für diese Erstanschaffung sind die Ergebnisse der 2010 durchgeführten Dienststellenbefragung zum Thema Dienstfahräder. Die Rücklaufquote war mit etwa 85% sehr gut. In der Summe ergibt sich nach Auskunft der Dienststellen ein Gesamtbedarf von etwa 120 Diensträdern für die Stadtverwaltung. Etwa ein Drittel davon sollten Pedelecs sein.



Nachdem die Stadt mit der Anschaffung erster Dienstfahräder nun einen Standard geschaffen hat, wird es zukünftig darum gehen, den ermittelten Bedarf sukzessive zu bedienen. Da die Förderung des Radverkehrs einen wichtigen Baustein im Klimaschutzkonzept der Stadt Köln darstellt und die Voraussetzungen für die Anschaffung von

Diensträdern durch die Vorarbeiten des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik geschaffen wurden, hat das Umwelt- und Verbraucherschutzamt im Sofortmaßnah-

menprogramm 2012 zum Klimaschutzkonzept 50.000 Euro für die Anschaffung weiterer Dienstfahräder angesetzt. Mit diesem Geld könnte bereits ein guter Teil des Bedarfs gedeckt werden.

„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 das Interesse weiterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Radfahren zu wecken.

6 Resümee – Erfolg, Fortschritt und erreichte Grenzen

Um die Situation zu verstehen, in der sich die Radverkehrsförderung in Köln derzeit befindet, ist es wichtig nochmal kurz zurückzuschauen.

Mit dem Bürgerhaushalt 2008 wurde deutlich, dass die Kölner Bevölkerung im Bereich Verkehr in überproportionalem Maß Handlungsbedarf beim Radverkehr sieht. Die Stadt hat darauf reagiert und insgesamt drei neue Planstellen in diesem Bereich geschaffen. Diese sind mittlerweile seit Mitte 2009 besetzt. Das zusätzliche Personal hat die Stadtverwaltung in die Lage versetzt, viele bis dahin noch nicht angefangene oder abschließend bearbeitete Projekte anzugehen beziehungsweise abzuschließen sowie zahlreiche neue Maßnahmen umzusetzen und auf den Weg zu bringen. Schon der Maßnahmenbericht 2010 und gerade der hier vorliegende Bericht über die Förderung des Radverkehrs in 2011 dokumentieren eindrucksvoll die großen Fortschritte und vielen Erfolge im Bereich der städtischen Radverkehrsförderung, die in den letzten Jahren erzielt werden konnten!

Gleichzeitig hat aber das Thema Radverkehr in den letzten Jahren einen weiteren, enormen Bedeutungszuwachs erfahren. Dieser Trend ist globaler Natur. Von New York und Vancouver über London, Paris und Barcelona bis hin zu den absoluten Vorreiterstädten Amsterdam und Kopenhagen – in nahezu jeder Großstadt ist der Radverkehr mittlerweile im Fokus von Stadtentwicklung und Verkehrspolitik.

Dass das so ist, ist nur zum Teil auf die oftmals ähnlich gelagerten Verkehrsprobleme in den Städten zurückzuführen. Viel wichtiger ist in diesem Zusammenhang der Bedeutungszuwachs in der Bevölkerung selbst. Immer mehr Menschen, die in der Stadt wohnen, entdecken das Fahrrad als zentrales Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege zur Arbeit, zum Einkaufen etc. für sich. Das Fahrrad hat in der urbanen Gesellschaft in den letzten Jahren einen absoluten Imagewandel erfahren. Die vielen mit dem Radfahren verbundenen Vorteile haben dazu geführt, dass Radfahren absolut „in“ ist und die Räder selbst machen dem Auto in immer mehr Bevölkerungsschichten den Platz als Statussymbol zunehmend streitig. Diese Entwicklungen führen dazu, dass die Forderungen aus der Bevölkerung, den Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel ernst zu nehmen und entsprechende Bedingungen in den Städten herzustellen, immer lauter und drängender werden.

Diese Dynamik, deren Ende nicht abzusehen ist, ist auch in Köln deutlich spürbar. Dies belegen zum Beispiel die Nutzerzahlen an den Dauerzählstellen oder der stetige Anstieg der Bürgerkontakte, aber auch Art und Umfang der Anfragen und Beschlüsse aus den politischen Gremien.

Für die Arbeit der Stadtverwaltung haben diese Entwicklungen schon jetzt deutliche Auswirkungen. In nahezu allen Bereichen, die die Radverkehrsförderung umfasst, sind die Grenzen des Leistbaren erreicht und zum Teil bereits deutlich überschritten.

Es muss an dieser Stelle – gerade im Hinblick auf die kommenden Jahre – daher deutlich gesagt werden, dass die in diesem Bericht ausführlich dargestellten Maßnahmen das absolute Maximum darstellen, was die Verwaltung in ihrer jetzigen personellen Ausstattung zu leisten im Stande ist. Und dies bereits unter Inkaufnahme wachsenden Unmuts über lange Bearbeitungszeiten sowohl aus Bürgerschaft als auch Politik.