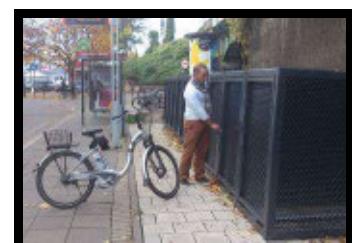


Antrag auf Verlängerung der Mitgliedschaft

in der

"Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrrad-freundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V."



Teil A) Daten zur Kommune / Kommunale Verkehrspolitik

Aktuelle Einwohnerzahl, Ortsstruktur, regionale Lage, Topografie, ÖPNV

Köln ist mit 1.036.117 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: 31.12.2011) und einer Gebietsgröße von 40.517 ha die größte Stadt in Nordrhein-Westfalen. Köln ist das Oberzentrum für eine Nahregion, in der 2,5 Millionen Menschen leben.

Köln verfügt als bedeutendes Dienstleistungs-, Messe- und Kulturzentrum über eine gut ausgebauten Infrastruktur. Trotz ihrer Größe, zahlreichen Straßen mit sehr hohem Autoverkehrsaufkommen und vielfältigen Nutzungskonkurrenzen im Straßenraum verfügt Köln über eine Reihe von günstigen Faktoren für eine starke Fahrradnutzung:

- Die Lage in der Rheinebene mit günstigen topografischen Bedingungen für den Radverkehr.
- Köln hat eine relativ kompakte Siedlungsstruktur und weist in der Innenstadt, der Neustadt und den Stadtteilzentren eine hohe Nutzungsmischung auf. Viele wichtige Zielpunkte liegen auf engem Raum beieinander, weshalb ein potentiell hoher Wegeanteil im Bereich der Kurzstrecke von max. 5-7 km liegt und damit sehr gut geeignet, mit dem Rad zurückgelegt zu werden.
- Mit 105.433 Schülerinnen und Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen, 74.969 Studierenden (Wintersemester 2011 / 2012) sowie 20.350 Auszubildenden ist der Bildungssektor in Köln stark ausgeprägt und damit die Zahl der potenziell Rad Fahrenden groß.
- Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel ganzjährig von allen sozio-demographischen Gruppen und für alle Verkehrsziele in Köln genutzt.

Köln verfügt über ein weitverzweigtes, kommunales Liniennetz (Linienlänge Bus = 548 km, Linienlänge Stadtbahn = 240 km). Im Jahr 2011 transportierten die Kölner Verkehrs-Betriebe rund 275 Mio. Fahrgäste. Gleichzeitig stellt Köln einen der wichtigsten Verknüpfungspunkt im Nah- und Fernstreckennetz der Deutschen Bahn AG dar.

Köln in weiteren Zahlen:

• Straßenlänge (km)	2.582
• alle zugelassene Kfz	499.909
• Fahrräder (geschätzt)	ca. 1.000.000
• Pkw je 1000 Einwohner (ab 18 Jahre)	493
• Fahrräder je 1000 Einwohner	970
• Fahrradabstellplätze an ÖPNV-Haltestellen	11.568
davon in der Radstation am Kölner Hauptbahnhof	961
davon Fahrradboxen	491
davon überdachte Fahrradabstellanlagen	3.757

Verkehrsanteile / Modal Split

Auf der Grundlage einer Datenerhebung durch das Amt für Stadtentwicklung und Statistik für das Jahr 2008 ergeben sich folgende Verkehrsanteile im Kölner Stadtgebiet:

Verkehrsart	Gesamtstadt	Innenstadt
Rad	12%	15%
Fuß	24%	35%
ÖPNV	22%	24%
MIV	42%	26%

Mit der Installation von vier Dauerzählstellen für den Radverkehr ist es der Stadt möglich, die Radnutzung an diesen Stellen über verschiedene Zeitintervalle zu vergleichen. Für den Zeitraum von 2009 bis 2013 lässt sich ein jährlicher Anstieg des Radverkehrs zwischen 3% und 5% feststellen. Mit einer, den AGFS-Kriterien folgenden,

Modal-Split Erhebung soll die Annahme validiert werden, dass der Radverkehr in Köln mittlerweile einen Anteil von 15% oder mehr aufweist, wie es die Ergebnisse der Dauerzählstellen nahelegen.

Unfallsituation und Unfallentwicklung in den letzten Jahren

Der Verkehrsunfallbericht 2013 der Kölner Polizei zeigt, dass sowohl die Entwicklung des Gesamtunfallgeschehens als auch die der Unfälle mit verunglückten Radfahrern 2013 in Köln im Vergleich zum Vorjahr deutlicher positiver ist, als auf Landesebene. Die Zahl der Gesamtunfälle nahm um 4,6% ab (NRW 1,3%) und diejenigen mit verunglückten Radfahrern um 5,7% (NRW 4,6%).

Betrachtet man die vergangenen fünf Jahre, so ist zum Referenzjahr 2009 ein Anstieg des Gesamtunfallaufkommens von 33.474 auf 37.321 (+11,5%) festzustellen. Im gleichen Zeitraum gingen die Unfälle mit verunglückten Radfahrern von 1.441 auf 1.338 (-7,2%) zurück.

Setzt man diese Werte in Bezug auf die durch die Dauerzählstellen ermittelten Daten zur allgemeinen Radverkehrsentwicklung in Köln, ist die Entwicklung noch einmal positiver einzuschätzen. Gegenüber 2009 wurden 2013 an den Dauerzählstellen rund 15% mehr Radfahrer gemessen. Setzt man die Zahlen der verunglückten Radfahrer in Relation zu den gestiegenen Nutzerzahlen, so kann im Zeitraum von 2009 zu 2013 sogar von einem Rückgang der verunfallten Radfahrer von 20% gesprochen werden.



Gleichwohl ist jeder Unfall einer zu viel. Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit haben daher sowohl bei der Stadtverwaltung als auch bei der Polizei weiterhin oberste Priorität.

Haushaltsaufwendungen für den Gesamt-, den Rad- und den Fußverkehr / Investitionsvolumen für Radverkehrs/Fußgängeranlagen in den vergangenen sieben Jahren

Die folgende Aufstellung beschränkt sich auf die Summe der wesentlichen Finanzpositionen pro Jahr. Insgesamt gibt es eine Vielzahl verschiedenster Finanzpositionen und Sondertöpfe, die verkehrliche Auswirkungen nach sich ziehen. Die tatsächlichen Größenordnungen dürften daher etwas höher ausfallen als hier dargestellt. Aber insgesamt werden sowohl Größenordnungen als auch Verhältnisse relativ gut sichtbar.

Haushaltsaufwendungen Verkehr der Stadt Köln von 2007-2013¹			
Jahr	Verkehr gesamt	Anteil Radverkehr	Anteil Fußverkehr
² 2007	39.613.000 €	4.750.600 €	5.234.000 €
2008	54.436.000 €	7.337.200 €	8.046.400 €
2009	34.597.000 €	4.971.700 €	4.063.400 €
2010	34.859.000 €	5.717.900 €	4.415.800 €
2011	44.605.000 €	6.557.500 €	5.335.000 €
2012	40.994.000 €	6.376.400 €	5.212.800 €
2013	36.944.000 €	6.295.400 €	4.330.800 €
Summe	286.048.000 €	42.006.700 €	36.638.200 €

¹Eine detaillierte Aufschlüsselung der Positionen ist dem Antrag als Anlage 1 beigelegt.

²aufgrund der Umstellung auf das NKF (Neues Kommunales Finanzmanagement) konnten die Zahlen für 2007 nicht ermittelt werden. Hier wurden für Finanzpositionen, die es in diesem Jahr bereits gab, Mittelwerte der Jahre 2008-2013 angesetzt.

Kommunalpolitische Zielsetzungen / Beschlüsse zur Nahmobilität

Seit 2007 hat es einige wegweisende Beschlüsse zur nachhaltigen Förderung der Nahmobilität, insbesondere des Radverkehrs gegeben. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Beschlüssen zu, die in Folge des ersten Kölner Bürgerhaushalts 2008 gefasst wurden. Im Rahmen des Bürgerhaushalts konnten die Kölnerinnen und Kölner direkt entscheiden, für welche Maßnahmen im Bereich Verkehr Ihre Steuergelder ausgeteilt werden sollen. Etwa ein Drittel der 100 meistgenannten Maßnahmen betrafen den Radverkehr. Unter anderen folgende Beschlüsse aus dem Bürgerhaushalt hatten und haben einen nachhaltigen Effekt auf die Förderung der Nahmobilität:

- „Köln als fahrradfreundliche Stadt neu positionieren“ (Schaffung dreier neuer Planstellen)
- Einrichtung eines kommunalen „Radwegsanierungsprogramms“ (ca. 1,5-2 Mio. Euro pro Jahr)
- Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen (150.000 Euro pro Jahr)
- Weitere Beschlüsse zur Verbesserung von Geh- und Radwegen (z.B. Sanierung der Nebenanlagen entlang der Aachener Str; Kosten 2,3 Mio. Euro)

Weiterhin zu nennen ist das Klimaschutzkonzept der Stadt Köln und einige der darin enthaltenen Sofortmaßnahmen:

- Verdreifachung der jährlichen Aufstellung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum (zusätzliche Finanzmittel und Schaffung einer weiteren Planstelle nur für den Bereich Fahrradparken)
- Beschaffung von Dienstfahrrädern für die Stadtverwaltung (Bereitstellung von 50.000 Euro)

Weitere wegweisende Beschlüsse in den vergangenen sieben Jahren (Auswahl):

- 2008: Prüfung aller Fahrbahnsanierungen auf die Möglichkeit mittels Markierung eine Optimierung für den Radverkehr zu erzielen (Schutz-, Radfahrstreifen und/oder Aufstellflächen für den Radverkehr)
- 2010: Verwendung von Stellplatzablösemitteln zur Förderung des Radverkehrs, 4,4 Mio. Euro für 5 Jahre
- 2011: Programm Verkehrstechnik 2.000 (PVT) „Alternative Betriebsform zur Einsparung von 100 LSA
- 2012: Ausschilderung der RadRegionRheinland mit dem Knotenpunktsystem zur Förderung des Fahrradtourismus
- 2013: Beschlüsse auf Stadtbezirksebene zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr (vereinfachtes Verfahren)
- 2014: Radverkehrskonzept für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg inkl. Handlungsempfehlungen
- 2014: Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Köln

Organisation der Fahrradförderung in der Verwaltung (Personal, Zuständigkeiten) organisatorische und personelle Voraussetzungen; Verankerung in der Verwaltung

Der Fahrradbeauftragte und seine Mitarbeiter sind organisatorisch innerhalb des Dezernates für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik in der Abteilung Planung eingebunden. Der Fahrradbeauftragte ist zugleich Sachgebietsleiter der Verkehrsplanung. Innerhalb des Sachgebiets sind sechs Mitarbeiter ausschließlich mit Radverkehrsthemen befasst. Hinzu kommt eine weitere Mitarbeiterin in der Abteilung Bau und Unterhaltung.

Durch diesen organisatorischen Aufbau ist ein direkter Austausch, sowohl mit den Regionalplanungsgruppen als auch mit der Abteilung für Bau und Unterhaltung sowie der Unteren Straßenverkehrsbehörde gewährleistet, die alle innerhalb des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik angesiedelt sind.



Kleinere Planungen sowie Markierungspläne für den Radverkehr werden durch das Team des Fahrradbeauftragten zudem eigenständig erstellt. Hinzu kommt der in Köln, aufgrund seiner essentiellen Bedeutung für die Radverkehrsförderung, eigenständig angesehene Bereich des Fahrradparkens, der komplett in der Zuständigkeit des Fahrradbeauftragten liegt.

Bürger, Politik, Presse und Interessenverbände - aber auch die Verwaltung - finden im Team des Fahrradbeauftragten den direkten Ansprechpartner in allen Fragen und Belangen zum Radverkehr.

Unter anderem über eine eigene Telefonhotline und E-Mailadresse können sich Interessierte direkt an das Team des Fahrradbeauftragten wenden.

Die innerbetriebliche Radverkehrsförderung ist ein weiterer Arbeitsbereich, das beim Team des Fahrradbeauftragten angesiedelt ist. Hinzu kommt die Pflege der städtischen Internetseite zum Thema Radfahren. Viele Projekte der Öffentlichkeitsarbeit werden ebenfalls, in enger Abstimmung mit den im Amt für das Thema zuständigen Kolleginnen und Kollegen, durch den Fahrradbeauftragten und seine Mitarbeiter initiiert und betreut.

Kooperationen (z.B. mit ADFC, Handel und Gewerbe, Polizei usw.); Unterstützung privatwirtschaftlicher Initiativen

Velorunden

Die verwaltungsinternen, unter Einbeziehung von ADFC und VCD, ausgerichteten Velorunden wurden bis 2010 durchgeführt. Der regelmäßige Austausch mit externen Partnern, wie etwa den Radverkehrsverbänden, hat sich zunehmend auf die regelmäßigen Arbeitskreissitzungen von Velo2010 verlagert. Zudem gibt es regelmäßige Arbeitstreffen sowohl mit ADFC als auch VCD.

Verwaltungsintern erfolgt ein Austausch verstärkt Maßnahmen- beziehungsweise projektbezogen. Es finden weiterhin Veranstaltungen zu Radverkehrsthemen statt, die allerdings nicht mehr turnusmäßig ablaufen, sondern bedarfsoorientiert.

Ordnungspartnerschaft „Velo 2010“

Die 2005 auf Initiative des damaligen Polizeipräsidenten Steffenhagen ins Leben gerufene Ordnungspartnerschaft Velo 2010 hat in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich zusammengearbeitet. Zu den Partnern zählten neben Stadtverwaltung und Polizei unter anderem ADFC, VCD, ADAC, Verkehrswacht und Seniorenrvertretung. Ziel der Ordnungspartnerschaft war die Senkung der Unfallzahlen mit Radverkehrsbeteiligung im Stadtgebiet. Neben der Abstimmung von Maßnahmen einzelner Partner, wurden zahlreiche, auf Prävention setzende Aktionen gemeinsam durchgeführt. In den einmal im Quartal stattfindenden Arbeitskreistreffen wurden auch allgemeine, radverkehrsbezogene Themen kontrovers diskutiert. Insgesamt konnte damit die Zusammenarbeit und das gegenseitige Verständnis einzelner Partner untereinander deutlich gesteigert werden. Momentan stellt sich die Ordnungspartnerschaft neu auf. Die rasante Entwicklung im Bereich Radverkehr und die damit einhergehenden, veränderten Rahmenbedingungen lassen eine Neuausrichtung hinsichtlich der Zusammensetzung und Zielsetzung der Ordnungspartnerschaft notwendig erscheinen.

Fahrradmesse „CYCOLONIA“

In den Jahren 2010, 2011 und 2012 fand in Köln eine jeweils zweitägige Fahrradmesse unter dem Namen „CYCOLONIA“ statt, die federführend von der Agentur „grenzgang GbR“ organisiert und durchgeführt wurde. Neben zahlreichen Unterstützern hat auch die Stadtverwaltung die Veranstalter aktiv unterstützt. Die Messen waren mit jeweils ca. 10.000 Messebesuchern sehr erfolgreich.

„Tag des guten Lebens“

2013 hat erstmals ein privat organisierter (Agora e.V.), autofreier Tag auf Stadtteilebene (Ehrenfeld) stattgefunden, den die Stadt offiziell unterstützt hat. Begleitet von einem bunten Rahmenprogramm, das die Straße als Lebensraum und die Nahmobilität in den Mittelpunkt stellte, war die Aktion ein voller Erfolg. 2014 wird der Tag des guten Lebens daher in Ehrenfeld erneut stattfinden. Außerdem ist auch ein Tag des guten Lebens in Sülz geplant. Die Stadt arbeitet auch hier wieder eng mit den Veranstaltern zusammen.

ADFC-Fahrradstadtplan

2013 wurde die Aktualisierung des Fahrradstadtplanes des ADFC mit finanzieller und fachlicher Unterstützung der Stadt Köln ermöglicht.

Teil B) Erfolgsbilanz (Eine Bilanz der Maßnahmen und Aktivitäten der letzten 7 Jahre)

Infrastruktur

Netzkonzeption (Netzplan Radverkehr / Fußverkehr; Netzzusammenhang und Netzdichte; Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr; Berücksichtigung des Rad- und des Fußverkehrs in neuen Erschließungsgebieten)

Das Radverkehrsnetz in Köln besteht aus einem 3-stufigem System, welches aufeinander aufbaut:

- Viertelsnetz mit größtmöglicher Durchlässigkeit im Quartier (im Mittel 100 m - 500 m).
- Bezirksnetz für schnelle Alltagswege auf Haupt- und Nebenstraßen (im Mittel 500 m bis 1,5 km).
- überbezirkliches Netz möglichst autofreier Routen durch das Stadtgebiet. Unter anderem die Velorouten aus dem landesweiten Radverkehrsnetz NRW (im Mittel 2 – 4 km).

Zwischen den einzelnen Netzhierarchien kommt es teilweise zu Überschneidungen sowohl bei den Ma-schenabständen als auch bei der Hierarchiebedeutung. Die verschiedenen Nutzungsansprüche an das Rad-verkehrsnetz der Stadt Köln, wie z.B. durch den Alltags- und Freizeitradverkehr führen ferner dazu, dass sich diese Teilnetze in der täglichen Nutzung vermischen.

Zur konzeptionellen Fortentwicklung des Netzes gibt es auf allen drei Hierarchiestufen Ansätze, die derzeit verfolgt werden. Die Viertels- und Bezirksnetze, insbesondere der radverkehrsstarken Stadtteile, stehen im Fokus stadtteilbezogener Radverkehrsgutachten, die im offenen Diskurs mit Bürgern, Verbänden, Initiativen und der Politik erarbeitet werden. Ein erstes Gutachten für die Stadtteile Lindenthal, Sülz und Klettenberg ist abgeschlossen. Aktuell wird ein entsprechendes Gutachten für die Innenstadt erstellt. Geplant sind auch Gutachten für Ehrenfeld und Nippes.

Auf der Ebene des überbezirklichen Netzes wird es perspektivisch eine deutliche Weiterentwicklung durch das Instrument der Radschnellwege geben. Ein regionales Konzept hierzu gibt es bereits. Dieses wurde beim Landeswettbewerb Radschnellwege prämiert, so dass eine erste Strecke von Frechen in die Kölner Innenstadt geplant und umgesetzt werden kann. Außerdem soll das Veloroutennetz auf Kölner Stadtgebiet weiter verdichtet werden.

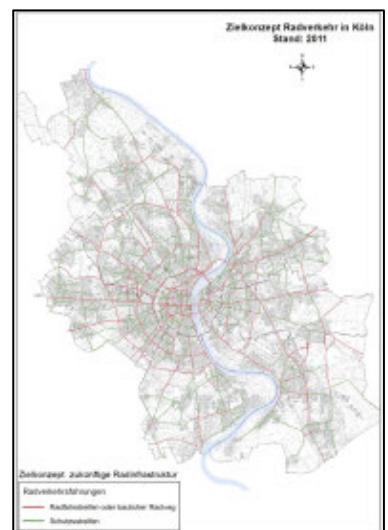
Fließenden Radverkehr (Dimensionierung der Anlagen, schwerpunktmäßig verwendete Führungsformen, innovative Lösungen, Knotenregelungen)

Konzeption

Seit 2011 existiert für das gesamte Kölner Straßennetz ein sogenanntes „Zielkonzept Radinfrastruktur“ zur Findung von Radverkehrsführungsformen. Dieses Konzept bildet, auf Basis der in den ERA 2010 festgelegten Einsatzkriterien, straßenabschnittsscharf die jeweils optimale Radverkehrsführungsform kartographisch ab. Dieses Zielkonzept verdeutlicht anschaulich, welche Entwicklung das Radverkehrsnetz hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Führungsformen derzeit nimmt.

Bauliche Radwege

Aktuell gibt es in Köln noch ca. 500 km bauliche Radwege. Momentan werden diese auf eine mögliche Benutzungspflicht hin untersucht. Bei etwa 70-80 km wurde eine bestehende Benutzungspflicht in den vergangenen 3 Jahren aufgehoben. Laut Zielkonzept sind benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auf etwa 250 km Straßennetz notwendig. Bestehende Netzlücken (Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen) sollen sukzessive geschlossen werden. So ist beispielsweise die Einrichtung von Radfahrstreifen auf verschiedenen Abschnitten der innerstädtischen Nord-Süd-Fahrt in Planung.



Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung folgt die Planung stets den ERA 2010 (Breite min. 1,60m, i.d.R. 2m) und geht zum Teil über die Regelmaße hinaus. Teile des Bestandes erfüllen die Anforderungen an eine zeitgemäße Radverkehrsanlage nicht. Diese werden, sofern sie weiterhin als benutzungspflichtige Anlagen bestehen bleiben sollen, unter anderem über das kommunale Radwegesanierungsprogramm oder im Zuge von Straßenumgestaltungen sukzessive den aktuellen und zukünftigen Erfordernissen angepasst.

Schutzstreifen für Radfahrer

In den vergangenen Jahren wurden schätzungsweise 50 km Schutzstreifen im Stadtgebiet markiert, so dass momentan auf etwa 70 Straßenkilometern Schutzstreifen vorhanden sind. Auch hier orientiert sich die Pla-

nung an den Einsatzkriterien der ERA 2010. Wann immer möglich, wird auf das Regelmaß von 1,50 m zurückgegriffen. Laut städtischem Zielkonzept sind Schutzstreifen für ca. 300 Straßenkilometer die sinnvollste Radverkehrsführung. Die Erfahrungen mit Schutzstreifen sind in Köln überwiegend positiv, auch bei vergleichsweise hohen Kfz-Belastungen. Dementsprechend sind Schutzstreifen derzeit die am häufigsten eingesetzte Führungsform bei Straßenumbaumaßnahmen und Fahrbahndeckensanierungen.

Köln beteiligt sich zudem an einem Modellstrecken an einem Forschungsprojekt des Bundes zum Test von Schutzstreifen auf schwach belasteten Außerortsstraßen.



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen stellen in Köln ebenfalls ein wichtiges Führungs-element an Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr dar und werden gemäß den Ausführungsempfehlungen der ERA 2010 geplant und markiert. Insbesondere bei Straßenumbauten und im Anschluss Fahrbahndeckensanierungen kommen Radfahrstreifen vermehrt zum Einsatz. Aufgrund der besseren Sichtbarkeit der Radfahrer durch den Autoverkehr werden Radfahrstreifen, wenn möglich, baulichen Radwegen vorgezogen.



Radverkehrsführung an Knoten

Aufgrund der neueren Erkenntnisse der Unfallforschung wird bei Knotenneu- und umplanungen den Belangen der Radverkehrssicherheit besondere Aufmerksamkeit zuteil. Folgende Führungs-elemente sind in Köln daher seit vielen Jahren Standard:

- vorgezogene Haltelinien und aufgeweitete Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen (mit und ohne Hinführung)
- Führungen auf der Fahrbahn zum indirekten Linksabbiegen
- Radfahrschleusen zur frühzeitigen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (u.a. zur Vermeidung von Konflikten mit rechtsabbiegenden Kfz)
- Rückbau beziehungsweise Verzicht von freiliegenden Rechtsabbiegespuren des Kfz-Verkehrs
- Vorlaufzeiten für die Radverkehrssignalisierung (sofern vorhanden) gegenüber den Signalen für den MIV.



Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

In keiner deutschen Stadt gibt es so viele Einbahnstraßenabschnitte, wie in Köln. Nicht zuletzt durch die letzten Novellen der StVO ist es nunmehr möglich, viele weitere Abschnitte für den gegenläufigen Radverkehr freizugeben. Aktuell sind etwa 1.300 der insgesamt ca. 2.600 Einbahnstraßenabschnitte im Kölner Stadtgebiet für den Radverkehr freigegeben. Auch damit ist Köln bundesweit führend. Ziel ist es, möglichst alle Einbahnstraßen im Rahmen der örtlichen Möglichkeiten und der gesetzlichen Vorgaben für den Radverkehr zu öffnen. Aktuelle Beschlüsse für jeden Stadtbezirk sorgen für eine deutliche Vereinfachung des Verfahrens, so dass in den nächsten Jahren zahlreiche weitere Abschnitte geöffnet werden.



Fußgängerzonen

Mit der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr hat die Stadt Köln bisher gute Erfahrungen gemacht. Für alle bisher für den Radverkehr geöffneten Fußgängerzonen zeigt sich, dass dort weder Unfallhäufungen noch besondere Gefährdungen zwischen Fußgängern und Radfahrern auftreten. In absehbarer Zeit werden auch die beiden am stärksten frequentierten Fußgängerzonen (Hohe Straße, Schildergasse) außerhalb der Geschäftszeiten zur Radnutzung freigegeben. Damit kann in diesen Zeiten ein bedeutender Lückenschluss in der für den

Radverkehr aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur vergleichsweise wenig durchlässigen Innenstadt erreicht werden.

Fußverkehr (Dimensionierung der Anlagen, Prinzipien, Flächenanspruch, Lösung von Konflikten mit dem fließenden und ruhenden Verkehr)

Der Fußverkehr wird, ebenso wie der Radverkehr, bei Neu- und Umplanungen als gleichrangiges Verkehrsmittel ernstgenommen. Die Dimensionierung der Flächen für den Fußverkehr orientiert sich an den EFA 2002 und geht zum Teil deutlich über die dort festgeschriebenen Maße hinaus. Ein Paradigmenwechsel von „Planung von der Straßenmitte zur Hauskante“ hin zur „Planung von der Hauskante zur Fahrbahnmitte“ hat auch in Köln schon vor einigen Jahren stattgefunden. Weiterhin wird bei Neu- und Umbauplanungen immer häufiger auf das Instrument der Multifunktionszonen zurückgegriffen, mit dem Ziel alle stationären Einbauten (z.B. Fahrradabstellanlagen, Parkscheinautomaten, Beleuchtungsmasten, etc.) und Nutzungen (Parken, Außengastronomie, etc.) so auf dem fahrbahnseitigen Bereich der Nebenanlage zu bündeln, dass der verbleibende Gehwegbereich frei von Hindernissen ist.

Lichtsignalsteuerung für den Rad- und den Fußverkehr

Bei allen Neu- und Umplanungen von LSA gesteuerten Knoten werden grundsätzlich die Belange des Radverkehrs berücksichtigt. Entsprechend den Vorgaben der ERA 2010 werden alle lichtsignalgesteuerten Knoten grundsätzlich mit vorgezogen oder aufgeweiteten Aufstellflächen für Radfahrer versehen. Indirekten Radverkehrsführungen und geöffneten Einbahnstraßen werden mit separaten Signalgebern ausgestattet. Zur Grünanforderung werden bedarfsgerecht Taster und Induktionsschleifen für Radfahrer erfolgreich eingesetzt.

Straßenquerungen (Art und Ausgestaltung)

Straßenquerungen werden in der Regel mit Mittelinselfeln oder Fahrbahneinengungen ausgestattet, um das Queren der Straße für Fußgänger und Radfahrer sicher zu gestalten. Bordsteinabsenkungen auf +-0 cm für den Radverkehr und +3 cm für Sehbehinderte und eine entsprechende taktile Hinführung sind bei Neu- und Umgestaltungen Standard in Köln.

Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer

Seit 2011 gibt es im Amt für Straßen und Verkehrstechnik eine Planstelle für das barrierefreie Bauen. Mit dieser Entscheidung wurden die bereits vorher nachhaltig berücksichtigten Belange der Behinderten nochmals gestärkt. Alle Planungen sind mit der neuen Planstelle abzustimmen, so dass sie stets den gängigen Richtlinien (u.a. HBVA, DIN 32984) entsprechen. In Köln zur Anwendung kommende Abweichungen sind mit den Behindertenverbänden im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) inhaltlich abgestimmt.

Wegweisung für den Rad- und den Fußverkehr

Seit 2007 sind insgesamt 12 Velorouten des Radverkehrsnetzes NRW mit einer Gesamtlänge von etwa 250 km auf Kölner Stadtgebiet eingerichtet und beschildert. Verschiedene Themenrouten, wie der internationale Rhein-Radweg, der Erlebnisweg Rheinschiene, die Deutsche Fußballroute verlaufen ebenfalls durch Köln und sind entsprechend ausgeschildert. Zu Beginn der Radsaison 2015 wird außerdem das Knotenpunktsystem der RadRegionRheinland komplett eingerichtet sein, zu der auch die Stadt Köln gehört.

Ferner verfügt die Stadt Köln seit 2005 über ein Fußgängerleitsystem im Innenstadtbereich.

Ruhender Radverkehr (Abstellanlagen, Fahrradstationen, Fahrradabstellsatzung)

Programm "1000 Fahrradabstellplätze"

Über dieses Programm werden außerhalb von ÖPNV-Haltestellen im öffentlichen Straßenraum zusätzliche Fahrradabstellanlagen aufgestellt. Zum Einsatz kommt dabei ein einheitliches Modell „Gotik II“ (im Volksmund als „Haarnadel“ bezeichnet), das jeweils zwei Fahrrädern Platz bietet und mittlerweile nicht mehr aus dem Kölner Stadtbild wegzudenken ist. Das Programm berücksichtigt vor allem Anträge aus der Bürgerschaft. Die Kosten für die Anlagen werden aus Stellplatzablösemittel finanziert.

Bike-and-Ride-Konzept

Das Programm dient dazu, durch ein verbessertes Angebot zum Fahrradparken die Verknüpfung von insbesondere schienengebundenem ÖPNV und Fahrrad nachhaltig zu stärken. In den letzten sieben Jahren konnte das bestehende Angebot zum Teil deutlich ausgebaut werden. So konnte im Jahre 2013 etwa die Anzahl der Fahrradboxen von 125 auf 500 vervierfacht werden. Bereits im Jahr 2009 wurden an 5 Bike-and-

Ride Standorten 121 überdachte hochwertige Fahrradabstellplätze in einem stadtverträglichen Design aufgestellt.

Mit Hilfe von regelmäßigen Bike-and-Ride-Erhebungen wird die Entwicklung der kombinierten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern dokumentiert. Die Ergebnisse dieser Gesamterhebungen fließen stets in die weitere Bike-and-Ride-Ausbauplanung ein.

Die Erhebungsergebnisse zeigen deutlich eine kontinuierliche Steigerung der Bike-and-Ride-Nachfrage. Die Anzahl der abgestellten Fahrräder ist seit der ersten Gesamterhebung im Jahre 1994 rasant gestiegen. So hat die Zahl der geparkten Fahrräder von über 5.100 (1994) um fast 7.400 (2012) auf mehr als 12.500 geparkte Fahrräder zugenommen. Das entspricht einer Steigerung um 144 %. Alleine in den letzten zwei Jahren ist ein Zuwachs von 16 % (1.700 geparkten Fahrrädern) festzustellen. Aufgrund der steigenden Nachfrage sind in den nächsten Jahren weitere qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen an schienengebundenen Haltestellen geplant.

Radstation am Kölner Hauptbahnhof

Die Radstation bietet seit 10 Jahren in zentraler Lage am Kölner Hauptbahnhof etwa 1.000 sichere Fahrradeinstellplätze an. Darüber hinaus werden auch Serviceleistungen angeboten. Trägerin der Radstation ist IN VIA e.V.

Entsorgung von Fahrradleichen und Schrotträder

Um dem Problem zu begegnen werden seit 2002 diese Fahrradleichen und Schrotträder vorab gekennzeichnet, nach einer gewissen Zeit eingesammelt und entsorgt. Dadurch können die vorhandenen Fahrradabstellanlagen weiter sinnvoll genutzt werden. Jährlich werden etwa 3.000 Fahrräder markiert und 1.500 Schrotträder entsorgt.

Richtzahlenliste

Die Kölner Richtzahlenliste findet bei allen Neubauvorhaben Anwendung.

Fazit

Im Kölner Stadtgebiet gibt es zwischenzeitlich etwa 33.000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Straßenraum, davon etwa 11.000 Abstellplätze an den ÖPNV-Haltestellen. Der Auslastungsgrad über alle Fahrradabstellanlagen im Kölner Stadtgebiet gesehen liegt bei etwa 90%. Fahrradparken ist daher auch zukünftig ein wesentlicher Baustein der Kölner Radverkehrsförderung.

Radwanderwege / Radwandernetz

Auf Kölner Stadtgebiet verlaufen verschiedene ausgeschilderte, touristische Themenrouten: Erlebnisweg Rheinschiene, Europäischer Rheinradweg, Deutsche Fußballroute, RegioGrün-Routen und demnächst das Knotenpunktsystem der RadRegionRheinland, die radtouristische Dachmarke der Region.

In Köln gibt es das ausgeschilderte landesweite Radverkehrsnetz auf einer Länge von 221 km, insgesamt sind 559 Pfeilwegweiser und 255 Tabellenwegweiser Bestandteil dieses „Alltagsnetzes“. Bis 2015 wird dieses Netz mit Routen der RadRegionRheinland als „Freizeitnetz“ ergänzt. Im August 2008 wurde der Übersichtsplan für Köln vom Landesministerium in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln herausgegeben.

Die Stadt Köln gibt regelmäßig aktuelle Tourenvorschläge (derzeit insgesamt 13) heraus, die mittlerweile in einer Auflage von jeweils 15.000 Exemplaren erschienen sind.

Winterdienst und Reinigung der Anlagen für den Rad- und Fußverkehr

Die Straßenreinigungssatzung der Stadt Köln regelt sowohl die Reinigung als auch den Winterdienst für Fuß- und Radwege. In einigen Fällen sind Fuß- und Radwege regelmäßig durch die Anlieger zu reinigen und der Winterdienst sicherzustellen. Ansonsten übernehmen die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH & Co.KG (AWB) im Auftrag der Stadt Köln die Reinigung und den Winterdienst für die Radwege. Nach der Überarbeitung der Straßenreinigungssatzung im Jahr 2011 erfolgt auch der Winterdienst für die Radwege nach Prioritäten. Wurden die Radwege vorher häufig nachrangig geräumt, unterliegen heute auch Hauptrouten des Radverkehrs mit einer Länge von ca. 120 km der höchsten Dringlichkeitsstufe im Räumungsplan der AWB.

Aktivitäten/Beispiele zur Förderung eines fuß- und fahrradfreundlichen Klimas

Marketingkonzept (Werbung, Medien, Stadtmarketing)



Die Nutzung des Fahrrades soll als schön und als Gewinn an Lebensqualität empfunden werden. Mit geeigneten Maßnahmen versucht die Stadt Köln dieses Gefühl zu transportieren. So wurde die AGFS-Kampagne „Ich fahre Rad, weil...“ für Köln weiterentwickelt. Mit verschiedenen Motiven und passenden Slogans, die jeweils mit dem zentralen Element „Ich fahre Rad, weil...“ beginnen, bewirbt die Stadt im eigenen Corporate Design seit 2008 sowohl im Straßenraum (City- und Megalights) als auch in Bussen und Bahnen der KVB, in U-Bahnhaltestellen (Videowände) sowie in Gaststätten (jährlich 30.000 Postkarten) erfolgreich das Radfahren. Die Werbemotive werden auch regelmäßig in Printmedien (Rheinschiene, FahrRad, Themenbeilagen des Kölner Stadtanzeigers) abgedruckt. Auch Give-Aways (Notizblöcke, Kühlzankmagnete, USB-Sticks) mit den Motiven werden produziert und beispielsweise bei öffentlichen Veranstaltungen verteilt.

Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Rad- und Fußverkehr; Bürgerinformation

Die Öffentlichkeitsarbeit und der Bürgerservice zum Thema Radverkehr wurde und wird in Köln kontinuierlich ausgebaut. So gibt es seit 2007 die E-Mailadresse fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de und seit 2009 eine eigene Fahrradhotline. 2010 ist ein eigenständiges Kontaktformular im Internet eingerichtet worden. Seit 2011 gibt es zudem den Service eines Newsletters, für den sich Interessierte formlos registrieren können.

Das Angebot an Informationen im Internet wurde deutlich ausgeweitet. Hinzu kommen klassische Elemente, wie Pressekonferenzen, Pressemitteilungen, Bürgerinformationsveranstaltungen, Infostände und vieles mehr. Insgesamt konnte das Thema Radfahren und die Maßnahmen der Stadt Köln in den vergangenen Jahren positiv besetzt werden

Verkehrssicherheitsarbeit

Velo 2010

Was Velo 2010 ist, wurde in Teil A (Kooperationen) bereits beschrieben. In den vergangenen Jahren wurden unzählige gemeinsame Aktionen gemeinsam durchgeführt. Die Beleuchtungsaktionen im Frühjahr und Herbst waren immer sehr erfolgreich. Mit dem gemeinsamen Internetauftritt (derzeit leider nicht aktiv) und ein Faltblatt zur Radverkehrssicherheit konnten viele Menschen für das sensible Thema Radverkehrssicherheit sensibilisiert werden. Durch eine jährliche „Mängeltour“ mit Medienvertretern, die von Vertretern des ADFC ausgearbeitet wurden und an denen neben den Vertretern aus Velo 2010 auch der Polizeipräsident (zuletzt Herr Albers) sowie Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes regelmäßig teilnehmen, konnte das Thema regelmäßig in einen breiten, öffentlichen Diskurs gebracht werden. Wenn auch das „wie“ noch nicht abschließend geklärt ist, so steht doch fest, dass die gute Zusammenarbeit der letzten Jahre fortbestehen wird.

Elternbefragungen an Grundschulen

Vertreter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik und der Polizei sind am Einschulungstag in den Grundschulen präsent und befragen die Eltern der Erstklässler anhand eines Fragebogens zum Schulweg ihrer Kinder. Bei erkennbaren Gefahrenpunkten werden entsprechende Maßnahmen geplant und umgesetzt. Die Eltern werden bei der Beantwortung des Fragebogens ergänzend daran erinnert, den Schulweg gemeinsam mit ihrem Kind zu proben und den sichersten Weg zu nutzen. Die Kampagne wird seit Jahren in den Grundschulen des Kölner Stadtgebietes durchgeführt und sorgt dafür, dass den Anregungen der besorgten Eltern nachgegangen wird und Verbesserungen im Verkehrsraum eingerichtet werden können.

Aktion „Toter Winkel“ an Grundschulen

Um insbesondere die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer – die Schulkinder – ausdrücklich auf die Gefahr des Toten Winkels aufmerksam zu machen, entwickelte der Arbeitskreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ die Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“. Bei dieser Aktion wird Grundschulkindern nach einer kurzen Anmoderation im Klassenzimmer das Ausmaß des „Toten Winkels“ anhand eines mitgeführten Lkw demonstriert und das richtige Verhalten bei dieser Verkehrssituation besprochen. Die Kinder erhalten im Anschluss an die Stunde einen Folder zu der Thematik. Jährlich wird die Aktion mit in Kooperation von Stadtverwaltung, Polizei und ADFC mit etwa 150-200 Grundschulklassen durchgeführt.

Fahrradquiz „Sicheres Radfahren“

In diesem Jahr veranstaltet das Amt für Straßen und Verkehrstechnik zum insgesamt achten Mal ein Fahrradquiz „Sicheres Radfahren“. Insgesamt 10 Fragen zu radverkehrsrelevanten Verkehrsregeln sorgen für eine intensive Auseinandersetzung der Teilnehmenden mit der Thematik. Dabei werden bewusst nicht nur Radfahrende, sondern alle Verkehrsteilnehmer angesprochen. In den vergangenen Jahren konnte die Teilnehmerzahl kontinuierlich gesteigert werden. 2013 nahmen knapp 1.000 Personen (Schulklassen nicht eingerechnet) an dem Quiz teil und hatten somit die Chance, unter anderem ein nagelneues Fahrrad zu gewinnen.

Aktion „Sicheres Radfahren für Senioren“

In den letzten Jahren war im Kölner Stadtgebiet eine steigende Unfallbeteiligung von Senioren zu beobachten. Oft verunglückten dabei die Senioren, die aktiv am Verkehr teilnahmen. Um mögliche Trainings- und Kenntnisdefizite dieser Verkehrsgruppe zu reduzieren, hatten interessierte Senioren 2013 erstmals die Gelegenheit an einem einwöchigen kostenlosen Fahrradtraining teilzunehmen. Das Training fand täglich in der Jugendverkehrsschule Köln-Nippes statt und wurde unter Anleitung einer zertifizierten Radfahr-Lehrerin durchgeführt. Die Resonanz auf das Angebot war äußerst positiv. Die Aktion wird daher nun jährlich stattfinden.

Förderung des Fahrradtourismus

Die Stadt Köln bietet **13 völlig überarbeitete Radtourenfaltblätter** an. Die Rundtouren sind gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt und für unterschiedliche Zielgruppen geeignet. Die Touren gibt es auch im Internet. Dort können auch GPS-Tracks runtergeladen werden. Eine Kooperation mit Naviki (<http://www.naviki.org/de/koeln/start/>) ermöglicht auch eine direkte Nutzung der Touren in der Naviki-App auf dem Smartphone.

Zudem verlaufen auf Kölner Stadtgebiet verschiedene ausgeschilderte, touristische Themenrouten: **Erlebnisweg Rheinschiene, Europäischer Rheinradweg, Deutsche Fußballroute, RegioGrün-Routen** und demnächst **das Knotenpunktsystem der RadRegionRheinland**, die radtouristische Dachmarke der Region.

Auf der **ADFC-Radreisemesse** in Bonn ist die Stadt Köln mit dem Fahrradbeauftragten seit 2011 mit einem eigenen Stand vertreten.

Vorbildfunktion der Kommune / kommunaler Repräsentanten

Neben den öffentlichkeitswirksamen „Mängeltouren“, wird bei sämtlichen Presseterminen vor Ort mit Radverkehrsbezug Wert auf eine fahrradfreundliche Präsentation gelegt, d.h. dass die offiziellen Vertreter – sofern möglich – mit dem Rad vor Ort sind. Weiterhin hat das Amt für Straßen und Verkehrstechnik im Jahr 2011 die ersten Diensträder im Corporate Design der Stadt Köln angeschafft. Damit sind diese Diensträder im öffentlichen Straßenraum eindeutig als städtisch erkennbar. In diesem Jahr ist die Anschaffung weiterer ca. 50 Diensträder geplant. Durch die seit fünf Jahren durchgeführte Mitarbeiteraktion „Radeln Sie sich fit zur Arbeit“ (in Eigenregie der Verwaltung durchgeführt und deshalb nicht mit der AOK-Aktion zu verwechseln) sowie deren Darstellung nach außen übernehmen alle radelnden Bediensteten eine Vorbildfunktion ein.

Mitarbeit in der AGFS

Die Stadt Köln beteiligt sich aktiv in der AGFS. Der Fahrradbeauftragte oder einer seiner Mitarbeiter nimmt regelmäßig an den Facharbeitskreissitzungen teil und beteiligt sich an Anfragen sowie Diskussionen der AGFS-Mitglieder. Im AK Öffentlichkeitsarbeit ist die Stadt Köln ebenfalls personell als ständiges Mitglied vertreten. Ferner beteiligt sich die Stadt Köln personell aktiv an örtlichen Aktionen der AGFS (z.B. Betreuung des AGFS-Standes auf der Fahrradmesse Essen, Inanspruchnahme der AGFS-Aktionen „Armleuchter“, „Ich bin die Energie“, „Nina“, „Fotobox“).

Service für den Radverkehr

Initiierung / Unterstützung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z.B. Fahrradkuriere, Fahrradwachen, Reparaturservice)

Call a bike (seit 2004)

Das Mietfahrradsystem Call a Bike wird von der Bahn-Tochter DB Rent im Innenstadtbereich angeboten. Ca. 800 Leihfahrräder stehen einer stetig wachsenden Nutzergruppe derzeit zur Verfügung. Betrieben wird das System im sogenannten flex-Modus, das heißt ohne feste Stationen.

Leihradsystem der KVB (ab 2014)

Im Laufe des Jahres 2014 werden die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) ein eigenes Leihradsystem in Betrieb nehmen. Ähnlich wie bei Call a bike wird es im Innenstadtbereich ebenfalls ein flexibles System sein. Allerdings wird es Erweiterungsgebiete geben, in denen feste Stationen zum Einsatz kommen werden. Zu Beginn sollen etwa 700 Räder zur Verfügung stehen.

Radstation am Hauptbahnhof

Die Stadt Köln ist eine der aktiven Unterstützerinnen der Radstation am Hauptbahnhof. Neben der Möglichkeit, das Fahrrad sicher abstellen zu können, bietet die Radstation auch einen Werkstattservice und einen Fahrradverleih, der insbesondere an Touristen adressiert ist. Eine Dependance für Leihfahrräder betreibt die Radstation zudem unmittelbar am Rheinufer im Altstadtbereich.

Fahrradtaxis / Fahrradrikschas

Fahrradrikschas gehören mittlerweile zum festen Bild in der Kölner Innenstadt. Es können entweder klassische Fahrten von A nach B besondere Touren (z.B. Stadtrundfahrten, Hochzeitsrikschafahrten, Champagnerfahrten, Brückenrundfahrten, Mondscheinfahrten) gebucht werden.

„Kasimir – Dein Lastenrad“

Kasimir ist ein kostenloser Lastenradverleih, der allen offen steht. Weitere Infos: www.kasimir-lastenrad.de

Nahmobilität im Umweltverbund (z.B. Mitnahme Fahrrädern im ÖV)

In allen VRS-Verkehrsmitteln im Kölner Stadtgebiet dürfen grundsätzlich Fahrräder ohne zeitliche Einschränkungen mitgenommen werden, solange in dem Fahrzeug genügend Platz ist. Es besteht allerdings kein Rechtsanspruch auf die Mitnahme eines Fahrrades.

Teil C) Projektdokumentation

(Dokumentation der 3 wichtigsten Projekte der vergangenen 7 Jahre)

C 1 Straßenumbau „Severinstraße“

Leitfaden, Handlungsrahmen, Lösungsbeispiele

Handlungsfeld(er): Nahmobilität, Lebens- und Aufenthaltsqualität, Nahversorgung, Stadtentwicklung

Handlungsebene: Kommunale Ebene, kreisfreie Stadt

Projektbeschreibung

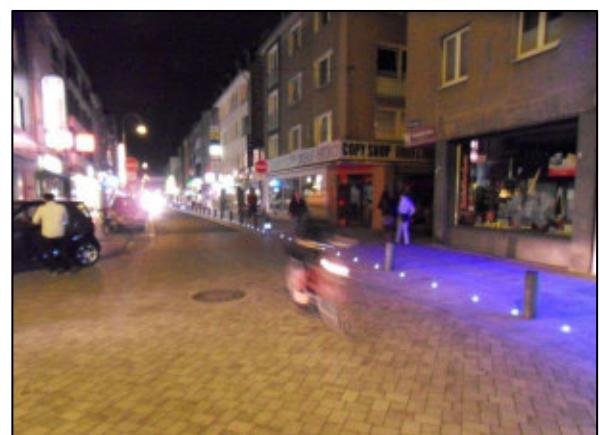
Mit der Neugestaltung der Severinstraße wurde in Köln ein sichtbares Zeichen für die Bedeutung gesetzt, die der Nahmobilität bei der Neuplanung des öffentlichen Raumes einnimmt.

Warum handelt es sich um ein innovatives und nachhaltiges Beispiel?

Weil die Bedenken und Widerstände, insbesondere der ansässigen Einzelhändler, im Vorfeld der Baumaßnahme zum Teil sehr groß waren. Unter anderem sah die Planung den Wegfall von mehr als 50% der Pkw-Stellplätze im Straßenraum vor. Durch ein intensives Beteiligungsverfahren, das schon zum Beginn der Planung gestartet wurde, konnte in partnerschaftlicher Weise ein Konsens hergestellt werden.

Erstmals wurde das Instrumentarium der Multifunktionszonen praktiziert.

Auch bei niveaugleichem Ausbau gibt es gestalterische Unterschiede zwischen den Aufenthalts- und den Fahrflächen.



Nach der Ausführungsplanung wurde durch ext. Gutachter ein Gestaltungskonzept entwickelt. Hierbei kamen neue Elemente für die Severinstraße zum Einsatz.

Zielgruppe

Bürgerinnen und Bürger, Anwohner, Anlieger, Einzelhändler und Gewerbetreibende, Besucher

Evaluation: Eine Evaluation wurde in Form von Verkehrserhebungen durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass sich die Verkehrsbelastung MIV wenig verändert hat (leichte Rückgänge). Im Gegensatz dazu, hat sich der Radverkehr mittlerweile vervierfacht. Auf der Severinstr. fahren heute doppelt viele Radfahrer wie Kfz.

Projekträger / Projektbeteiligte: Stadt Köln

Laufzeit: Bauende 2010

Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation:

Veröffentlichung Stadt Köln:

<http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf44/umgestaltung-severinstrasse-von-an-sankt-katharinen-bis-chlodwigplatz.pdf>

Kölnmagazin 04/2010

http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf80/km_0410.pdf (S.10)

Ansprechpartner:

a) Projektebene / kommunale Ebene

Angela Stolte-Neumann (Abteilungsleiterin Planung)
Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
Tel.: 0221 / 221-27808, Fax: 0221 / 221-27082
E-Mail: angela.stolte-neumann@stadt-koeln.de

Stand der Information: 01.04.2014



C 2 1.000 Fahrradabstellplätze pro Jahr

Handlungsfeld(er): Fahrradparken öffentlicher Raum

Handlungsebene: Kommunale Ebene: kreisfreie Stadt

Projektbeschreibung:

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln setzt seit etwa eineinhalb Jahren neue Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs in Köln. Hierzu gehört die flächendeckende Errichtung von Fahrradabstellanlagen als ein Hauptschwerpunkt. Das selbst gesetzte Ziel, 1.000 Fahrradabstellplätze innerhalb eines Jahres zu schaffen, konnte bereits nach 11 Monaten erreicht werden. In der Vergangenheit wurden pro Jahr ca. 200-250 Fahrradständer aufgestellt, insgesamt gibt es in Köln ca. 27.000 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, davon ca. 10.000 Bike-and-Ride-Abstellplätze an Haltestellen und ca. 10.000 Abstellplätze in der Innenstadt.

Seit Herbst 2007 werden in Köln neue Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs gesetzt: Pro Jahr wird durch Schaffung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen die Möglichkeit zum sicheren Abschließen von Fahrrädern verbessert. Durch Bereitstellung extra niedriger Fahrradständer für Kinderräder werden auch die Kleinsten als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und gefördert.



Fahrradabstellanlagen werden bedarfsoorientiert vor allem an Haltestellen und in Geschäftsbereichen aufgestellt. Die Initiative geht von der Verwaltung, von Bürgerinnen und Bürgern, Geschäftsleuten und von der Politik aus. Wenn vor Ort der Bedarf festgestellt ist, wird der Standort so festgelegt, dass keine Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer auftreten und sich die Anlagen städtebaulich einfügen. Durch das Aufstellen von Fahrradständern kann auch der Einsatz von Pollern reduziert werden. So kann pro Jahr auf das Aufstellen von über 200 Pollern verzichtet werden. Durch die Schaffung neuer Abstellanlagen, an denen die Fahrräder fest angekettet werden können, wird auch dem Fahrraddiebstahl entgegen gewirkt.

In Köln werden hauptsächlich zwei unterschiedliche Typen verwendet: der Anlehnbügel für zwei Fahrräder oder eine Abstellanlage für bis zu acht Fahrräder. Bei den Anlehnbügeln gibt es wiederum zwei unterschiedliche Ausführungen.

Eine schlanke Ausführung, die auch als Pollerersatz dient, und eine breitere Variante, die eher in Außenbereichen oder an Haltestellen verwendet wird. Beide Ausführungen ermöglichen ein bequemes anlehnen der Fahrräder und bieten die Möglichkeit, das Fahrrad mit einem Schloss diebstahlsicher anzuschließen. Die größere Abstellanlage, die so genannte Quadriga die mit einer Werbefläche gegenfinanziert werden kann, wird nur noch in Außenbereichen aufgestellt. In innerstädtischen sensiblen Bereichen wird nur mit den Anlehnbügeln gearbeitet.



Über neue Abstellanlagen wird regelmäßig mit Pressenotizen und Mitteilungen in den jeweiligen Bezirksvertretungen informiert. Zur Schaffung der ersten 1.000 Abstellplätze wurde eine größere Presseaktion durchgeführt, die in der lokalen Presse, dem Lokalradio und dem Lokalfernsehen große Beachtung gefunden hat.

In 2013 gab es eine große Presseaktion für den 7.500ten Abstellplatz im Rahmen dieses Maßnahmenprogramms.

Warum handelt es sich um ein innovatives und nachahmenswertes Beispiel?

Die Eigenverpflichtung der Stadt Köln, die Schaffung von 1.000 zusätzlichen Abstellplätzen für Fahrräder pro Jahr als festen Schwerpunkt der Arbeit zur Förderung des Radverkehrs aufzunehmen, ist in dieser Dimension ein herausragendes Projekt.

Durch das Aufstellen von extra für Kinder ausgerichteten Fahrradabstellanlagen wird die Nutzung des Fahrrades schon bereit bei den Kleinen gefördert. Die Kinder erfahren direkt, dass sie als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und beachtet werden und dass auf ihre Probleme eingegangen wird.

Zielgruppe

Radfahrerinnen und Radfahrer, Kinder, Bürgerinnen und Bürger,

Finanzierung

Investitionen:

Betrag: rund 250.000 Euro pro Jahr
kommunale Mittel (Stellplatzablösemittel zu 100%)

Evaluation: Vor- und Nacherhebung geparkten Fahrräder inklusive möglicher Nachrüstung. Abschätzung für zukünftige Programme mit Faktorenermittlung und Untersuchungen zu Straßennutzungstypen. Daraus abgeleitet werden Handlungsgrundsätze entwickelt.

Projekträger / Projektbeteiligte: Stadt Köln

Laufzeit: Dauermaßnahme, seit dem Jahr 2007

Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation

Fachvorträge bei Veranstaltungen des NRVP

Ansprechpartner:

Projektebene / kommunale Ebene
Jürgen Möllers (Fahrradbeauftragter Stadt Köln)
Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Willy-Brandt-Platz 2

50679 Köln
 Telefon: 0221-221-22851, Fax 0221 / 221 27801
 E-Mail: juergen.moellers@stadt-koeln.de

Stand der Information: 16.05.2014

C 3 Systematische Erhebungen des Radverkehrs

Handlungsfeld(er): Radverkehrserhebung, Evaluation Radverkehrsentwicklung,

Handlungsebene: Kommunale Ebene, kreisfreie Stadt

Projektbeschreibung:

Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr spielen systematische Erhebungen in der Radverkehrsplanung (noch) eine untergeordnete Rolle. Der NRVP 2020 fordert zum Abbau dieses Defizits entsprechende Anstrengungen auf allen administrativen Ebenen. (vgl. NRVP 2020: S. 64f)

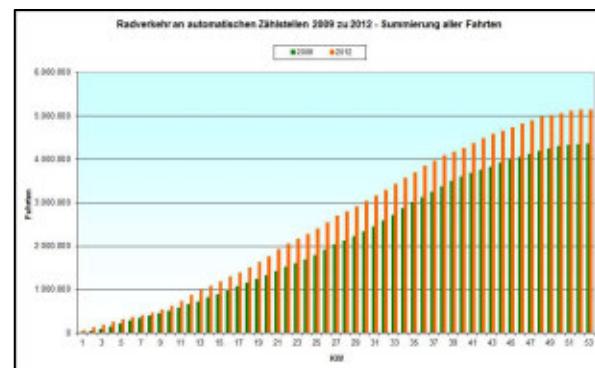
In Köln begann eine kontinuierliche Erhebung radverkehrsbezogener Daten bereits 1994 im Rahmen der Ausarbeitung und Evaluation des städtischen Bike-and-Ride-Konzepts. Seitdem wurden, zur Analyse weiterer Fragestellungen, Art und Umfang radverkehrsbezogener Erhebungen immer weiter ausgebaut. Längst werden sowohl der ruhende als auch der fließende Radverkehr betrachtet.

Zum Einsatz kommen, je nach Fragestellung, Dauererhebungen mittels automatisierter Zählstellen, 14-Stunden-Erhebungen, Kurzzeiterhebungen, Vorher-Nachher-Messungen, Geschwindigkeitsmessungen oder auch Befragungen. In unregelmäßigen Abständen werden zudem Modal-Split-Erhebungen durchgeführt. In der Addition werden schätzungsweise – Dauerzählstellen ausgenommen – jährlich 250 Einzelerhebungen durchgeführt.

Warum handelt es sich um ein innovatives und nachahmenswertes Beispiel?

Die Stadt Köln versteht den „Radverkehr als System“ (vgl. Leitbild NRVP 2020; S. 12) und hat dem entsprechend eine Erhebungssystematik entwickelt, welche die relevanten Kenngrößen einer zeitgemäßen Radverkehrsförderung abdeckt:

- 1. Quantitative Entwicklung des Radverkehrs:**
Dauerzählstellen, Modal-Split-Erhebungen, Kurzzeiterhebungen
- 2. Potentialermittlung, Erfolgskontrolle und Wirkungsanalyse von Radverkehrsmaßnahmen:**
Vorher-Nachher-(Nachher)-Messungen, Geschwindigkeitsmessungen, Befragungen, Kurzzeiterhebungen
- 3. Flächenhafte Analyse des Radverkehrsaufkommens:**
Kurzzeiterhebungen



Allerdings sind es weniger Umfang und Kontinuität der Erhebungen, welche die Kölner Systematik vorbildlich macht. Das Besondere besteht in dem großen Augenmerk, das auf die Plausibilität der erfassten Daten und deren Vergleichbarkeit gelegt wird.

Die jahrelange Erfahrung bei der Erfassung und Interpretation radverkehrsrelevanter Daten erlaubt mittlerweile eine kontinuierliche und zuverlässige Plausibilitätsprüfung aller Messergebnisse. Oftmals schleichen sich, etwa durch technische Defekte der Erhebungsgeräte, Fehler ein, die ohne eine entsprechende, kritische Prüfung nicht auffallen und die Ergebnisse verfälschen würden.

Hinzu kommt, dass für Kurzzeiterhebungen auf ein speziell auf Köln geeichtetes Hochrechnungsmodell zurückgegriffen werden kann. Alle Messergebnisse können somit auf einen gemeinsamen Referenzwert (Oktoberwert) gebracht und somit untereinander vergleichbar gemacht werden. Der Einfluss exogener Faktoren, wie etwa die Witterungsverhältnisse am Erhebungstag, können herausgerechnet und somit eliminiert werden.

Diese umfängliche und systematische Vorgehensweise führt letztlich zu belastbaren und vergleichbaren Ergebnissen, die sowohl für die Planung als auch für die Öffentlichkeitsarbeit von großem Wert sind und in ihrer Gesamtheit zu einem besseren Verständnis des „Radverkehrs als System“ in Köln beitragen.

Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte Radverkehr 2001 – 2013

Zielgruppe: Verkehrsplaner / Akteure / Politik / Öffentlichkeit

Finanzierung



a) Investitionen:

b) Laufende Kosten: rund 5.000 Euro
Betrag: 30.000 Euro
Kommunale Mittel

Evaluation: Die erhobenen Daten werden auf Plausibilität überprüft. An ausgewählten Standorten werden die Erhebungsquerschnitte zum Jahresvergleich erneut erfasst.

Projektträger / Projektbeteiligte:

a) Projektträger: Stadt Köln

Laufzeit: seit dem Jahr 1994, intensiviert seit 2007

Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation

Informationen über das Projekt:

Fachvorträge bei Veranstaltungen des NRVP, Mitarbeit Hinweise zur Quantifizierung des Radverkehrs der FGSV

Ansprechpartner:

Projektebene / kommunale Ebene

Jürgen Möllers (Fahrradbeauftragte Stadt Köln)
Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
Telefon: 0221-221-22851, Fax 0221 / 221 27801
E-Mail: juergen.moellers@stadt-koeln.de

Stand der Information: 16.05.2014

Teil D) Zukünftige Schwerpunkte

Fortführung der Planungskonzepte (Einbettung in integrative Gesamtplanungen z.B. Verkehrsentwicklungsplanung, Marketingkonzepte)

Folgende Planungskonzepte werden weiter entwickelt bzw. fortgeschrieben:

- Gesamtverkehrskonzept
- Klimaschutzkonzept
- Lärmschutzkonzept

Handlungskonzepte

- Zielkonzept zukünftige Radinfrastruktur
- Bike-and-Ride-Konzept,
- Handlungskonzepte auf Grundlage stadtteilbezogener Radverkehrsgutachten (aktuell: Lindenthal, Sülz, Klettenberg und Innenstadt)

Aktivitäten und beabsichtigte Maßnahmen

In den kommenden Jahren beabsichtigt die Stadt Köln folgende Schwerpunkte zu setzen:

- bestehendes Radwegenetz sanieren,
- Schutz- und Radfahrstreifenstreifen markieren,
- Radverkehrsführungen an Knotenpunkten gemäß heutiger Standards optimieren
- punktuelle Verbesserungen im Radverkehrsnetz vornehmen (Bordsteinabsenkungen, Querungsstellen, Fahrradschleusen),
- weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen,
- bestehendes Veloroutennetz verdichten und weiter ausbauen,
- Angebot von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum weiter deutlich ausbauen
- Bike-and-Ride-Anlagen weiter ausbauen,
- Radverkehrserhebungsaktivitäten u.a. durch Anschaffung weiterer Dauerzählstellen weiter ausbauen
- eine den AGFS-Kriterien entsprechende Modal-Split-Untersuchung beauftragen
- weitere Werbekampagnen initiieren, die insbesondere auf Rücksicht und ein Miteinander im Straßenverkehr abzielen
- Internetangebot ausweiten (z.B. Meldeplattform, interaktive Karten, etc.)

Alle im Antrag dargestellten Punkte zeigen, dass das Fahrrad in Köln ein ernstgenommenes Verkehrsmittel ist. Gleiches gilt für den Fußverkehr. Die Stadt Köln will beide Verkehre in den nächsten Jahren weiter fördern und ihre Anteile am Modal-Split kontinuierlich steigern. Um dies wirksam und erfolgreich im Netzwerk mit anderen fußgänger- und fahrradfreundlichen Städten, Gemeinden und Kreisen zu erreichen, bewirbt sich die Stadt Köln hiermit für weitere sieben Jahre als Mitglied in der AGFS.

Der Oberbürgermeister
Dezernat für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr
Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Köln, den 04.07.2014

gez. Klaus Harzendorf (Leitung Amt für Straßen und Verkehrstechnik Stadt Köln

gez. Angela Stolte-Neumann (Abteilungsleiterin Verkehrsplanung)

gez. Jürgen Möllers (Fahrradbeauftragter)