

Mitteilung

öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|----------------------------------|------------|
| Verkehrsausschuss | 12.03.2020 |
| Bezirksvertretung 1 (Innenstadt) | 27.04.2020 |

Radverkehrskonzept Innenstadt

hier: Beschluss des Verkehrsausschusses vom 05.12.2017, TOP 4.1, Radverkehrsführung an den Kölner Ringen, Vorlagen Nr. 2825/2017 -

Mit dem Beschluss zur Vorlagen Nr. 2825/2017 wurde die Verwaltung beauftragt, in einem Pilotversuch auf dem Hohenstaufenring zwischen Zülpicher Platz und der Lindenstraße bei Umnutzung einer Kfz-Fahrspur einen Radfahrstreifen einzurichten und das Parken dort neu zu ordnen. Die Pilotstrecke wurde im Oktober 2018 in Betrieb genommen, nach einer ausreichend langen Eingewöhnungszeit (> 6 Monate) wurden Nachher-Erhebungen durchgeführt.

Darüber hinaus wurden von einem externen Gutachter am 11.07.2019 in der Zeit zwischen 13.30 und 18.00 Uhr die Verkehrsteilnehmenden an der Pilotstrecke befragt (100 zu Fuß Gehende, 79 Kraftfahrzeugführende, 192 Radfahrende).

Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Bei den hier zusammengefassten Ergebnissen ist zu berücksichtigen, dass zum Zeitpunkt der Untersuchung in allen Abschnitten der Pilotstrecke eine „duale Führung“ der Radfahrenden mit Wahlfreiheit zwischen dem neu eingerichteten Radfahrstreifen und dem vorhandenen baulichen Radweg gegeben war:

- Die meisten befragten Radfahrenden (64 %) und zu Fuß Gehenden (56 %) befahren bzw. begehen die Strecke täglich und kennen sich daher an den Ringen gut aus. Von den Kfz-Fahrenden sind nur 33 % täglich auf der Strecke unterwegs.
- Über 70% der Befragten gaben an, das Projekt „RingFrei“ bisher nicht gekannt zu haben. Die überwiegende Mehrheit der Befragten bewertet die - für die gesamten Kölner Ringe geplante und an der Pilotstrecke bereits umgesetzte - Veränderung der Radverkehrsführung jedoch als gut (36 %) oder sehr gut (47 %).
- Die empfundene Konflikthäufigkeit mit dem Radverkehr an den Ringen nimmt nach Ansicht der Befragten durch die neue Verkehrsführung tendenziell ab. Ein deutlicher Rückgang ist bei den zu Fuß Gehenden zu verzeichnen. Diese gaben für die neue Regelung zu 38 % an, dass sie weniger Konflikte mit Radfahrenden haben als vorher, lediglich 9 % der zu Fuß Gehenden sehen eine Zunahme der Konflikte.

- Auf die Frage nach Verbesserungsvorschlägen/Wünschen für die zukünftige Verkehrssituation gaben 43 % der befragten Radfahrenden und 36 % der zu Fuß Gehenden an, dass sie sich den kompletten Rückbau des Radwegs wünschen.

Die vollständigen Befragungsergebnisse werden auf der Website der Stadt Köln im Downloadservice zum Radverkehrskonzept Innenstadt bereitgestellt.

Link: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt-radverkehrsfuehrung-ringe>

Weitere Untersuchungsergebnisse

Über Videobeobachtungen wurde ermittelt, dass an der Pilotstrecke in nördlicher Fahrtrichtung die **Akzeptanz des Radfahrstreifens bereits heute bei ca. 70%**, gemessen am Nutzungsverhältnis zwischen Radfahrstreifen und baulichem Radweg, liegt. Die Befragungsergebnisse lassen erwarten, dass mit der geplanten Ausweitung der Pilotstrecke auf weite Teile der Ringe die bereits heute starke Akzeptanz zukünftig weiter zunehmen wird.

Die **Kfz-Fahrgeschwindigkeiten** sind mit Einführung der Tempo-30-Regelung deutlich zurückgegangen, die Durchschnittsgeschwindigkeit von 85 % der Kfz-Fahrenden (V85-Werte) für beide Fahrtrichtungen lagen in der Nachher-Messung im September 2019 bei 39 km/h und damit 9 km/h unter den Werten der Vorher-Messung im Mai 2018.

Größter Handlungsbedarf wird weiterhin beim Thema **Laden & Liefern** gesehen. Die Durchführung von Schwerpunktaktionen von Polizei und Verkehrsdienst haben gezeigt, dass Probleme im alltäglichen Verkehrsgeschehen mit „Laden in zweiter Reihe“ nicht auf fehlende Kapazität an Ladezonen sondern auf eine fehlende Regelakzeptanz der Parkplatzsuchenden zurückzuführen sind. Diese Parkplatzsuchenden blockieren die ausreichend vorhandenen Ladezonen. Hier wird u.a. durch eine verbesserte Kenntlichmachung (Beschilderung, Markierung, Schaffung reiner Lkw-Ladezonen) nachgearbeitet und dieses verbesserte Instrumentarium mit der geplanten Ausweitung der Pilotstrecke auf weite Teile der Ringe angewendet.

Im Frühjahr 2020 werden systematische Untersuchungen zur Entwicklung der Verkehrsmengen (Rad, Kfz) auf den Kölner Ringen und den Parallelstrecken durchgeführt.

Schlussfolgerung

Die unter Vorlagennummer 2825/2017 beschlossene **Pilotstrecke hat sich grundsätzlich bewährt**. Es wird empfohlen, die unter Vorlagennummer 1202/2019 beschlossene Ausweitung des Grundprinzips auf andere Abschnitte wie geplant umzusetzen. Neben der konsequenten Verlagerung des Radverkehrs aus den Seitenräumen auf die Fahrbahn wird dem Wegfall des Kurzzeitparkens in allen Abschnitten der Kölner Ringe zwischen Barbarossaplatz und Hansaring und komplementär der Ausweitung und Überwachung der Regelungen zum Laden & Liefern weiterhin eine Schlüsselfunktion zukommen.

gez. Blome