

VERKEHRSFLÄCHE NEU VERTEILT – FAHRRADSTRASSE SETZT NEUE MASSSTÄBE FÜR ZU FUSS GEHENDE UND RADFAHRENDE



Der Friesenwall ist eine für die Kölner Innenstadt typische Straße. Dichte Bebauung gepaart mit einer gemischten Nutzung aus Gastronomie, Einzelhandel und Wohnen sorgt für zahlreiche und zum Teil konkurrierende Nutzungsansprüche, die sich in einer schmalen Fahrgasse und vollgestellten Gehwegen widerspiegeln. Durch Anwohner und externe Besucher herrscht ein hoher Parkdruck.

Im Radverkehrskonzept Innenstadt wurde der Friesenwall aufgrund seiner Bedeutung für das Radverkehrsnetz als künftige Fahrradstraße definiert. Schnell wurde klar, dass die Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs neu verteilt werden müssen und hierfür der komplette Entfall eines der beiden Längsparkstreifen (50 Kfz-Stellplätze) erforderlich wird.

Vor Planungsbeginn wurde die Maßnahme durch einen politischen Beschluss legitimiert. Hierfür wurden verschiedene Erhebungen aufbereitet, die u.a. zu folgenden Erkenntnissen führten:

- Bis zu 50% freie Kapazitäten in umliegenden Parkhäusern
- 75 Räder zumeist „wild“ auf Gehwegen abgestellt
- Zahlreiche Einbauten auf Gehwegen, die den Bewegungsraum von zu Fuß Gehenden einschränken
- Etwa 1.050 Radfahrende gegenüber 1.500 Kfz durchqueren den Friesenwall täglich,
- 2.635 zu Fuß Gehende in einem Zeitraum von sechs Stunden (jeweils zwei Stunden morgens, mittags, abends)

Planungsgrundlage bildeten die Ergebnisse der Bestandserfassung sowie die im Radverkehrskonzept Innenstadt definierten Fahrradstraßenstandards (Fahrbahnbreite, Vorfahrt an Kreuzungen und Piktogramm). Diese wurden im Friesenwall erstmals konsequent angewendet.

Durch den Entfall der etwa 50 Kfz-Stellplätze konnte Platz für eine 4 m Breite Fahrgasse (zuvor 3 m) geschaffen werden, ein Maß, das das für Fahrradstraßen cha-

09

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Steigerung des Radverkehrsanteils und Erhöhung des Fahr- und Gehkomforts
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zunahme des Radverkehrs in wenigen Monaten um 50%
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Köln – Teilfinanzierung Multifunktionsstreifen durch ExWoSt – Modellvorhaben aktive Mobilität in städtischen Quartieren
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2017–2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Stadt Köln setzt neu entwickelte Maßstäbe für die Nahmobilität um. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße und das Freiräumen von Gehwegen wurden am Kölner Friesenwall erstmals 50 Stellplätze umgewandelt. Insgesamt konnte mit 13 gezielten Teilmaßnahmen mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Ein Großteil der Maßnahmen wurde mit der Ausgestaltung eines innovativen Multifunktionsstreifens kombiniert. Weitere Fahrradstraßen mit Verknüpfung zur Fußverkehrsförderung sind in Planung.

Projektmanagement:

- Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Oliver Klaholz
- E-Mail: Oliver.Klaholz@stadt-koeln.de
- Projekthomepage: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/fahrradstrasse-friesenwall>

VERKEHRSFLÄCHE NEU VERTEILT – FAHRRADSTRASSE SETZT NEUE MASSSTÄBE FÜR ZU FUSS GEHENDE UND RADFAHRENDE



rakteristische Nebeneinanderfahren komfortabel zulässt.

Bei allen Verbesserungen für den Radverkehr wurden auch die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden beachtet und in die Umgestaltung einbezogen. So entstand durch die Umverteilung der Verkehrsfläche neben einer breiteren Fahrbahn ein sogenannter „Multifunktionsstreifen“, in den verschiedene Elemente integriert wurden (z.B. 120 neue Fahrradabstellplätze, Sitzbänke mit kombinierten Pflanzkübeln, Schilderpfosten oder Parkscheinautomaten). Durch das

Versetzen in den Multifunktionsstreifen konnten die Gehwege entrümpelt und zugleich das illegale Parken physisch unterbunden werden.

Im Rahmen eines Pressetermins mit Oberbürgermeisterin Henriette Reker wurde die Fahrradstraße im Friesenwall im Mai 2019 offiziell freigegeben. Dabei wurden im Friesenwall „Türanhänger“ an Autos, Hauseingängen und Fahrradlenkern verteilt, um den Bekanntheitsgrad und die Regelungsinhalte von Fahrradstraßen zu steigern.

Eine erste Nachher-Zählung hat im Oktober 2019 ergeben, dass der Radverkehrsanteil mit 1.700 Radfahrenden gegenüber 650 Kfz am Tag überwiegt. Als Bestandteil des ExWoSt-Modellvorhabens aktive Mobilität in städtischen Quartieren sind in 2020 weitere Untersuchungen – insbesondere zum Fußverkehr und zur Aufenthaltsqualität – beabsichtigt.

09