

Dauerzählstellen Radverkehr Eine Analyse

Die Stadt Köln betreibt 15 Dauerzählstellen für den Radverkehr. Hierbei werden Radfahrende mittels quer zur Fahrbahn verlegter Induktionsstreifen automatisch erfasst. Die Messwerte werden im Internet veröffentlicht und dienen als Basis für die vorliegende Analyse.

Hauptdatenquelle ist die Internetseite www.eco-public.com/ParcPublic/?id=677. Dort wird die pro Tag erfasste Anzahl an RadfahrerInnen visualisiert. Mit ein wenig IT-Wissen ist es möglich, die Daten in ein zur Analyse geeignetes Format herunterzuladen.

Die Datenverfügbarkeit unterscheidet sich von Zählstation zu Zählstation. Die umfangreichsten Daten liegen für die Bonner Straße in der Südstadt vor. Hier kann auf Informationen seit Anfang 2013 zurückgegriffen werden. Für die Venloer Straße gibt es Zahlen seit August 2014. Für die Mehrzahl der Zählstationen finden wir Daten seit Mitte 2015 oder 2016. Ausnahmen sind die Stationen am Volksgarten (2018), an der Zülpicher Straße (2019) und an der Universitätsstraße (2020). Für alle Stationen lagen beim Schreiben dieses Artikels Daten bis einschließlich Dezember 2020 vor. Wo nicht anders erwähnt, wurden Feier- und Brückentage aus den Messdaten entfernt, um Verzerrungen zu vermeiden.

Zusätzlich zu den täglichen Daten sind auf der Webseite offenedaten-koeln.de monatliche Daten von 2009 bis 2015 für den Neumarkt, die Hohenzollernbrücke und die Deutzer Brücke verfügbar. Diese wurden insbesondere für Abbildung 5 verwendet.

Einfluss des Wochentages

Abbildung 1 zeigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DIV) gruppiert nach Wochentagen für vier ausgewählte Zählstationen im Jahr 2019. Die Zählstation Venloer Straße liefert die höchsten Werte. Hier fuhren mittwochs im Schnitt 6.164 RadfahrerInnen. Die Nummer 2 im Ranking der meistbefahrenen Strecken belegt der Neumarkt. An einem durchschnittlichen Mittwoch wurden dort 4.951 Radfahrende gezählt. Beide Stationen zeigen von Montag an einen leichten Anstieg und erreichen dienstags oder mittwochs die maximale Anzahl an RadfahrerInnen in der Woche. Zum Wochenende hin fallen die Zahlen dann stark ab. Dieses Muster aus hohen Werten in der Woche und niedrigeren Werten an Wochenenden zeigen alle Stationen außer den Poller Wiesen und dem Niederländer Ufer. Wie in Abbildung 1 zu sehen ist, steigen die Werte an

den beiden zuletzt genannten Stationen sonntags deutlich an. Der Grund dürfte im starken Freizeitverkehr auf diesen Strecken liegen.

Entwicklung im Jahresgang

Abbildung 2 zeigt deutlich, dass in den Sommermonaten mehr Fahrrad gefahren wird als in den Wintermonaten. Die Abnahme in der kalten Jahreszeit unterscheidet sich von Station zu Station. Die durch Freizeitverkehr geprägten Zählpunkte Poller Wiesen und Niederländern Ufer zeigen ein sehr viel deutlicheres jahreszeitliches Muster als der Neumarkt oder die Venloer Straße. Bei diesen Stationen fällt ein Knick im August auf, der auf die Sommerferien zurückzuführen sein dürfte. Am stärksten ausgeprägt ist dieser Rückgang bei der hier nicht gezeigten Station im Stadtwald, die durch viele radfahrende SchülerInnen gekennzeichnet ist.

Ein vielfach vorgebrachtes Argument gegen eine stärkere Förderung des Radverkehrs ist, dass das Fahrrad nur ein saisonales Transportmittel sei. Zugespitzt formuliert: Im Sommer bei gutem Wetter werde das Fahrrad gerne genutzt, im Winter säßen dann aber doch alle wieder in ihren warmen Autos. Somit sei das Fahrrad kein vollwertiges Verkehrsmittel und könne beispielsweise das Auto nicht ersetzen. Was sagen uns die hier vorliegenden Daten zu diesem Thema? In Abbildung 3 ist der Vergleich des Radverkehrsaufkommens der Monate Oktober bis März und April bis September zu sehen. Der Fokus wurde hier auf den Alltagsverkehr gelegt und daher wurden nur die Wochentage

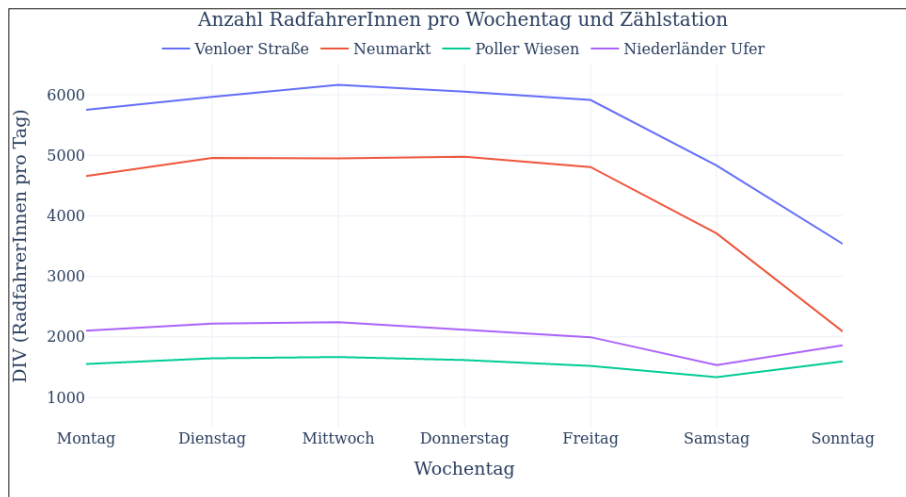


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DIV) pro Wochentag im Jahr 2019 für vier ausgewählte Zählstationen

Themen dieser Ausgabe

- Dauerzählstellen Radverkehr: eine Analyse
- Verkehrslärm: die Verwaltung und die Gesundheit

Montag bis Freitag analysiert. Während an den Poller Wiesen im Winter weniger als halb so viele RadfahrerInnen unterwegs sind wie im Sommer, zeigt die Bonner Straße im Winter noch Werte von 70 Prozent. Fast alle Zählstationen erreichen Werte von über 60 Prozent. Zwei von drei RadfahrerInnen sind in Köln also ganzjährig unterwegs. Das sind ermutigende Zahlen. Dass es dennoch besser geht, zeigen die Niederlande oder die Stadt Kopenhagen. Dort liegt der Radverkehr im Winter bei 80 bis 85 Prozent.

Eine schlechte Radverkehrsinfrastruktur fällt im Winter noch stärker ins Gewicht als im Sommer. Wer mag schon bei Dunkelheit und erhöhter Rutschgefahr durch Nässe, Laub oder Schnee auf einem engen Schutzstreifen neben schnellfahrenden Autos unterwegs sein? Deswegen sind beispielsweise (geschützte) Radfahrstreifen gerade für das Fahren im Winter wichtig. Auch gilt es bei der Förderung des Radverkehrs spezifische Aspekte des Winterradelns in den Blick nehmen. Dazu gehört eine gute Beleuchtung der Radwege, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Angsträume zu verringern. Für Nebenanlagen genauso wie für Radwege in Parks ist eine gute Beleuchtung allerdings immer noch nicht selbstverständlich. Hier besteht Verbesserungsbedarf.

Einfluss des Wetters

Der Rückgang des Radverkehrs in den Wintermonaten ist neben der früheren Dunkelheit auf die geringeren Temperatu-

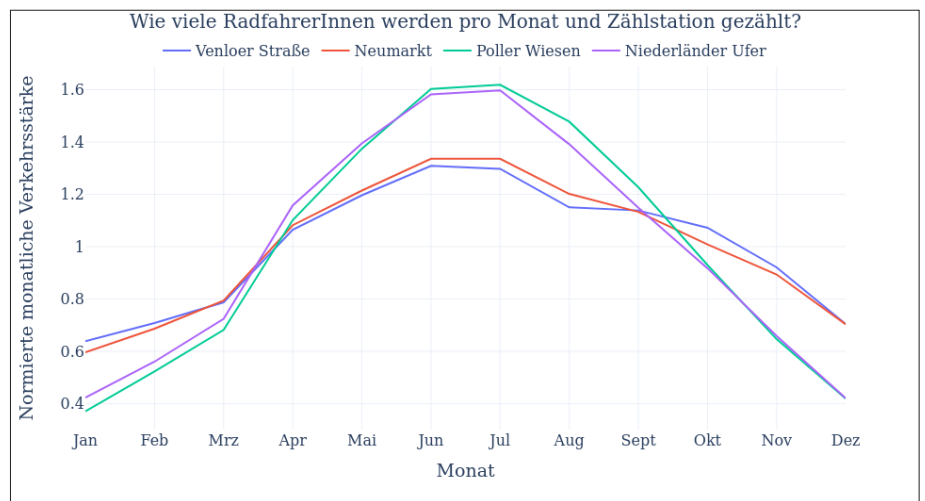


Abb. 2: Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für vier ausgewählte Stationen wurde jeweils auf den Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2019 normiert und monatlich gruppiert.

ren zurückzuführen. Eine genauere Analyse des Wettereinflusses auf die Radverkehrszahlen ist in Abbildung 4 zu sehen. Dabei wird der Zusammenhang bestätigt, dass bei höheren Temperaturen und wenig Niederschlag mehr Fahrrad gefahren wird als bei Kälte und Regen. Die Temperatur scheint einen etwas stärkeren Einfluss zu haben als die Niederschlagsmenge. Eine Regressionsanalyse zeigt, dass sich die Radverkehrsstärke bei einer um 1 °C höheren Temperatur um ca. 480 RadfahrerInnen erhöht. Selbst bei 0 °C werden immer noch ca. 10.000 Personen pro Tag in Summe an den Zählstellen Neumarkt, Bonner Straße, Hohenzollernbrücke und Venloer Straße registriert. Ab 20 °C liegt diese Zahl bei über 18.000 RadfahrerInnen pro Tag.

Mehrjährige Entwicklung

Schaut man sich den Verlauf der Radverkehrsstärken über mehrere Jahre an (Abbildung 5), so spielt das Wetter eine wichtige Rolle. Der starke Anstieg an den Zählstationen Venloer Straße und Poller Wiesen von 2017 auf 2018 ist wahrscheinlich durch das sehr gute Wetter in 2018 begründet. Genauso gab es von 2013 auf 2014 einen Temperaturanstieg, der den sprunghaften Anstieg der Zahlen an den Stationen Bonner Straße, Neumarkt und Deutzer Brücke erklären könnte. Fast über den ganzen betrachteten Zeitraum hinweg könnte die Temperaturentwicklung eine Erklärung für die stark schwankenden Zahlen der Deutzer Brücke sein.

Der Blick auf die einzelnen Stationen zeigt durchaus unterschiedliche Trends. Auf der einen Seite ist festzustellen, dass beispielsweise die Bonner Straße seit 2013 eine kontinuierliche Steigerung der Radverkehrszahlen aufweist. Wo 2013 noch 725.000 RadfahrerInnen fuhren, sind es in 2020 schon 1.150.000. Dies entspricht einer Steigerung von fast 60 Prozent in sieben Jahren oder einer durchschnittlichen Steigerung von sieben Prozent pro Jahr. Auch auf der Venloer Straße gehen die Zahlen stetig nach oben: Von 1.560.000 (2015) auf ca. 2.020.000 (2020) oder ungefähr sechs Prozent pro Jahr.

Auf der anderen Seite stagniert der Radverkehr auf der Hohenzollernbrücke seit 2011. Auf der Deutzer Brücke sind erst in diesem Jahr wieder die Werte von 2014 überschritten worden. Und der Neumarkt verharrt auf dem Niveau von 2013. Vermutlich ist die unzureichende

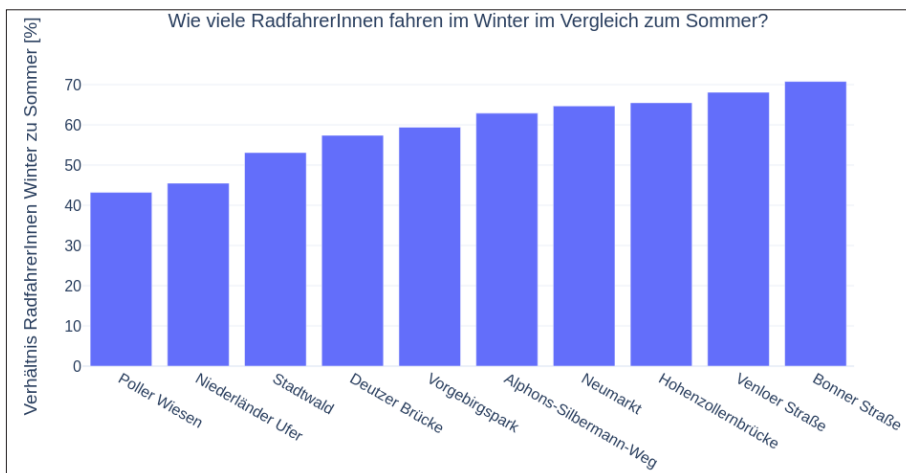


Abb. 3: Anzahl an Radfahrenden in den Wintermonaten Oktober bis März in Relation zu den Radfahrenden in den Sommermonaten April bis September. Zum Beispiel liegt das Radverkehrsaufkommen an der Station Bonner Straße in den Wintermonaten im Vergleich zu den Sommermonaten noch bei 70 Prozent. Betrachtet wurden die Wochentage Montag bis Freitag in den Jahren 2017 bis 2019.

Radinfrastruktur an diesen Stationen ein Grund für diese Zahlen.

Auf der Südseite der Hohenzollernbrücke ist ein normales Radfahren angesichts der vielen Fußgänger kaum möglich. Abhilfe könnte eine seit vielen Jahren geforderte Führung auf der Nordseite mit Anschluss an den Breslauer Platz vor dem Hauptbahnhof schaffen. Trotz jahrelanger Diskussionen steht eine Realisierung allerdings immer noch aus.

Die Zahlen an der Deutzer Brücke und am Neumarkt können ihre Erklärung in einer ungenügenden Radinfrastruktur auf der Ost-West-Achse finden. Eine kurze Analyse des Neumarktes mag dies verdeutlichen. Die Zählstelle liegt im Norden des Platzes. Hier ist die Radwegführung geprägt durch Konflikte mit dem Fußverkehr. Abhilfe könnte die Umwidmung einer Auto- in eine Fahrradspur schaffen. Am östlichen Eingang des Platzes wurde erst vor kurzem ein breiter Radfahrstreifen markiert. Statt aber diesen Radfahrstreifen konsequent an der kompletten Nordseite aufzubringen und hierfür eine Autospur umzuwidmen, wird der Radverkehr an der Schildergasse wieder auf die bestehende, konfliktrichtige Nebenanlage geführt. Und auch wenn es nun eine weitaus bessere Führung gibt, um vom Neumarkt geradeaus in die Straße Im Laach zu fahren, so bleibt die Rechtskurve am westlichen Ausgang durch die

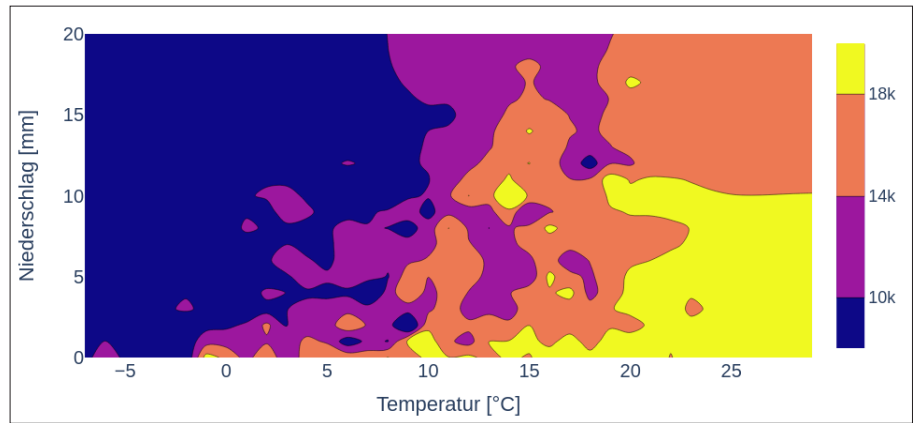


Abb. 4: Die Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen Temperatur, Niederschlag und aufsummierter Radverkehrsstärke der Stationen Neumarkt, Bonner Straße, Hohenzollernbrücke und Venloer Straße. Daten zu Temperatur und Niederschlag wurden von einer Wetterstation am Flughafen Köln/Bonn bezogen.

enge Führung an einer Betonsäule vorbei ein gefährlicher Punkt.

Kurzum: Die Zählstationen Neumarkt, Deutzer Brücke und Hohenzollernbrücke zeigen, wie eine verbesserungswürdige Radverkehrsinfrastruktur den durchaus vorhandenen Trend zu mehr Radverkehr ausbremsen kann.

Ein Blick auf die Daten der Zählstation an den Poller Wiesen im Jahre 2020 zeigt fast eine Verdopplung im Vergleich zum Jahr 2019. Die starke Steigerung ist höchstwahrscheinlich auf die Corona-Pandemie zurückzuführen. Die Stationen Neumarkt und Bonner Straße zeigen diesen Effekt nicht. Diese Stationen sind

stärker durch den Alltagsverkehr geprägt als der Radweg an den Poller Wiesen. Vermutlich ist insbesondere der Radverkehr im Freizeitbereich im Zuge der Corona-Pandemie stark gestiegen. Der Alltags- und Berufsradverkehr scheint, in absoluten Zahlen gemessen, durch die Pandemie jedenfalls nicht übermäßig gestiegen zu sein. Neben den Poller Wiesen zeigen weitere eher dem Freizeitverkehr zuzuordnende Stationen wie das Niederländer Ufer oder der Vorgebirgspark (beide hier nicht gezeigt) starke Steigerungsraten im Jahr 2020 während Stationen des Alltagsverkehrs wie die Venloer Straße oder die Hohenzollernbrücke keine außergewöhnlich hohen Zuwächse aufweisen.

Zusammenfassung

Ein Gradmesser für die Güte der Radverkehrsinfrastruktur muss deren Nutzbarkeit im Winter sein. Obwohl die Auswertung zeigt, dass zwei von drei RadfahrerInnen auch in der kalten Jahreszeit das Fahrrad nutzen, bleibt bei Punkten wie der Beleuchtung von Radwegen oder der sicheren Führung des Radverkehrs bei schwierigen Sichtverhältnissen noch einiges zu tun.

An ausgewählten Zählstationen wie der Venloer und der Bonner Straße ist eine erfreuliche Steigerung des Radverkehrs zu beobachten. Demgegenüber stehen allerdings Stationen wie Hohenzollernbrücke oder Neumarkt, bei denen wahrscheinlich eine überlastete Infrastruktur zu stagnierenden Radverkehrszahlen beiträgt. Dies zeigt einmal mehr, dass man nur mit guten Fahrradwegen das Ziel erreichen wird, kontinuierlich mehr Menschen für das Fahrrad zu begeistern.

Nicolas Sommer

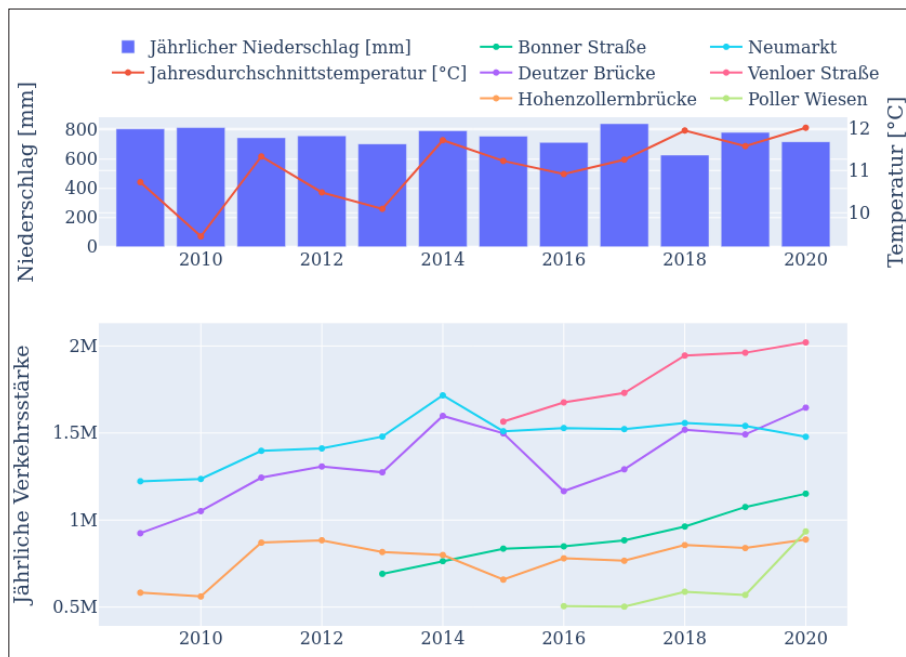


Abb. 5: Oben: Die Jahresdurchschnittstemperatur und der jährliche Niederschlag. Unten: Die absolute jährliche Verkehrsstärke verschiedener Zählstationen ist für die Jahre 2009 bis 2020 dargestellt. Für die Stationen Neumarkt, Hohenzollernbrücke und Deutzer Brücke wurden zusätzliche Daten für die Jahre 2009 bis 2015 der Webseite „Offene Daten Köln“ verwendet.

Verkehrslärm

Die Verwaltung und die Gesundheit

Über den schwierigen Kampf für den Lärmschutz

Der Autoverkehr, mit zunehmenden Anteil von SUVs, der Lieferverkehr und die LKWs machen die Straßen lauter und den Verkehrslärm für die Anwohnenden an vielen Stellen der Stadt unerträglich. Schützt die Stadt Köln, schützt die Stadtverwaltung ihre Bürger:innen vor dem gesundheits-schädlichen Lärm? Die Antwort lautet: ein klares Nein. Zwei aktuelle Beispiele belegen dies deutlich.

Schulen an lauten Straßen

Im Elisabeth-von-Thüringen-Gymnasium in Köln-Sülz muss seit September 2020 ständig gelüftet werden. So schreibt es die Coronaschutzverordnung vor, zum Wohle der Kinder und der Lehrenden. Doch einige Klassenräume liegen direkt an der Universitätsstraße. Der Lärm der vorbeifahrenden Autos ist so laut, dass in den Klassen bei geöffnetem Fenster das Wort des Lehrers, der Lehrerin nicht zu verstehen ist. Die Politik war vor Ort und hat danach einen Antrag in der Bezirksvertretung einstimmig beschlossen: Tempo 30 aus Lärmschutzgründen.

Die zuständige Fachverwaltung im Dezernat Verkehr lehnt die Anordnung von Tempo 30 jedoch deutlich ab: Es gäbe keinen ausreichenden Grund hierfür. Weitere Argumente der Politik, die eindeutig eine Temporeduzierung aus Gesundheits- und Lärmschutzgründen erlauben, werden von der Verwaltung weiter ignoriert.

Die Schule ist nicht die einzige Schule, die während Corona lüften muss und an einer befahrenen Autostraße liegt.

Bürgerklage zum Melatengürtel

Für den gesamten Gürtel von Ehrenfeld bis Klettenberg liegt ein Lärmgutachten vor. Dies musste die Stadt Köln aufgrund einer EU-Verordnung 2007 erstellen und fortschreiben. Aktuell sind die Karten von 2016. Darin ist eindeutig nachgewiesen, dass es am gesamten Gürtel durch den Autolärm eine Gesundheitsbeeinträchtigung für die Bewohner:innen gibt.

Doch ein Gutachten erstellen ist eins, danach zu handeln ist etwas anderes. Und überhaupt nicht zu handeln ist die Konsequenz der Verwaltung.

Nun hat ein Bürger am Melatengürtel in Ehrenfeld die Stadt vor Gericht verklagt und im Mai 2020 Recht bekommen. Die Stadt muss kurzfristig Maßnahmen ergreifen, den Autolärm zu reduzieren. Das beste Mittel hierfür ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30.



Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung bei. Trotzdem blockiert die Kölner Stadtverwaltung die Umsetzung politischer Beschlüsse und gerichtlicher Anordnungen für mehr Lärmschutz.

Trotz des Gerichtsurteils passierte monatelang jedoch nichts. Danach wurde ein einziges Tempo-30-Schild aufgehängt und dies auch noch an einer für den Autoverkehr schwer einsehbaren Stelle, weit oben an einem Schildermast. Nach Protesten wurde dies um ein Zusatzschild „Lärmschutz“ ergänzt. Sogar auf der gegenüberliegenden Seite wurde Tempo 30 ausgeschildert, natürlich ebenfalls an der höchsten Stelle eines Schildermastes.

Das Ganze vermittelt den Eindruck: Wir haben zwar einen Prozess verloren, dann machen wir es halt, aber so, dass es keinem Weh tut. Doch es geht hier um die Gesundheit von Menschen!

Wie wenig ernst die Verwaltung das Gerichtsurteil nimmt, kann zum Beispiel daran festgemacht werden, dass sie Tempo 30 nur auf dem kleinstmöglichen Stück des Melatengürtels angeordnet hat, nämlich dort, wo der Käfer wohnt, und keinen Zentimeter weiter. Als ob es vor und hinter diesem Lärmepunkt nicht genauso laut ist und keine weiteren Bürger:innen durch

den Autolärm gesundheitlich beeinträchtigt würden. Wahrscheinlich denkt die Fachverwaltung, dass die Autos dort leiser seien.

Ergänzend sagte dazu ein Sprecher der Stadt Köln den Kölner Zeitungen: „Aufgrund der Klage beziehungsweise des Antrags eines Anwohnenden wurde ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben.“ Das ist allerdings nur die halbe Wahrheit. Es war eine erfolgreiche Klage des Anwohners. Der Autolärm war eindeutig zu hoch.

Anstatt die damit verknüpfte Gesundheitsgefährdung ernst zu nehmen, prüft die Stadt Köln auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung in Verbindung mit den Lärmschutzrichtlinien des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die vom Gericht auferlegte Prüfung ergibt dann lediglich 200 Meter Lärmschutz durch Tempo 30. Gemäß Lärmschutzrichtlinie wäre aber auch wesentlich mehr möglich gewesen, wie schon ein flüchtiger Blick auf www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de zeigt. Doch die Gesundheit dieser Bürger:innen scheint denjenigen, die bei der Stadt Köln für Straßenverkehrsangelegenheiten zuständig sind, egal zu sein.

Nicht egal ist es den Ehrenfelder Bezirksvertretern. Sie wollen jetzt einen politischen Beschluss für Tempo 30 auf dem gesamten Gürtel. Warten wir die ablehnende Begründung der Verwaltung ab. Dann bleibt nur noch der Klageweg.

PS Die Gerichts- und Anwaltskosten des Anwohners trägt nach dem Urteil die verklagte Stadt Köln, also wir lärmgeplagten Steuerzahlenden.

Roland Schüller



Impressum

Herausgeber:
VCD – Verkehrsclub Deutschland –
Regionalverband Köln e. V.,
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3,
50670 Köln

Redaktion (v. i. S. d. P.):
Reiner Kraft, Markus Meurer,
Christoph Reisig, Nicolas Sommer,
Lissy Sürth

E-Mail: rheinschiene@vcd-koeln.de