

Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn

Geographisches Institut

Exposé Bachelorarbeit

Wem gehört die Straße? Die Akzeptanz der Fahrradspur auf den Kölner Ringen



Betreuer: Herr Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

Beginn: 18.11.2019

Student: Niklas Kaulmann

E-Mail: niklas-kaulmann@gmx.de

Inhaltsverzeichnis

1. Thematische Einordnung.....	1
2. Relevanz des Themas	1
3. Forschungsfrage	2
4. Methoden.....	3
5. Literatur.....	4

1. Thematische Einordnung

In der kommunalen Verkehrspolitik gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung. Lärm, CO₂-Belastung sowie der steigende Flächenverbrauch führen dazu, dass eine sanfte Mobilität in den Städten nachgefragt wird. Die gegenwärtige Verkehrsinfrastruktur ist stark auf den motorisierten Individualverkehr fokussiert und wird teilweise den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen nur wenig gerecht. Durch den Trend der Reurbanisierung ist mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl in den Städten zu rechnen. Die Kapazität der Straßeninfrastruktur stößt in den Städten bereits teilweise an ihre Grenzen. Gleichzeitig wird weiter ein Verkehrswachstum prognostiziert, welches die Kommunen zum Handeln auffordert (BLECHSCHMIDT 2016).

2. Relevanz des Themas

Die Stadt Köln ist seit 2010 Millionenstadt und verzeichnet einen kontinuierlichen Anstieg der Bevölkerung. Resultierend aus der zunehmenden Bevölkerungszahl entstehen Herausforderungen bezüglich der wachsenden Verkehrsbedürfnisse, die durch eine hohe Anzahl von Berufseinspendlern zusätzlich verstärkt werden. Aufgrund dessen wurde 2014 ein Strategiepapier entworfen, Köln mobil 2025, welches die zukünftigen Mobilitätsentwicklungen beinhaltet. Es werden wesentliche Rahmenbedingungen und Leitgedanken eines zukünftigen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Köln zusammengefasst. Die Umsetzung der Maßnahmen, stellen einen langfristigen Prozess dar, indem die Leitziele kontinuierlich weiterentwickelt werden. Ein wesentliches Ziel besteht darin, dass mindestens zwei Drittel des Verkehrs bis 2030 im sogenannten Umweltverbund abgewickelt werden soll (STADT KÖLN 2014). Damit ist die Radverkehrsförderung ein wesentlicher Strategiebaustein der Stadt Köln, die zukunftsorientiert und umweltfreundlich sein soll. Köln belegte im Jahr 2018, in einem Test des ADFC in der Kategorie der Städte > 500.000 Einwohner den letzten Platz und wurde somit als fahrradunfreundlichste Stadt ausgezeichnet (ADFC 2018). Der Ausbau der Radinfrastruktur ist somit wichtig, um den Bedürfnissen der ansteigenden Zahl von Radfahrern in Köln und Umgebung gerecht zu werden. Auch die Oberbürgermeisterin Henriette Reker kündigt die Förderung des Radverkehrs an.

Exposé zur Bachelorarbeit

„Die Förderung des Radverkehrs, die wir auch in der Zukunft weiterhin mit Hochdruck angehen, ist ein elementarer Baustein für die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität und einer lebens- und liebenswerten Stadt“ (REKER 2019)

Im Gegenteil zu der Bewertung des ADFC erhielt das Aktionbündnis #RingFrei den Deutschen Fahrradpreis im Bereich Kommunikation. #RingFrei ist seit Oktober 2015 eine aktive Bürgerinitiative, die sich besonders für eine sichere Mobilität für Radfahrer und Fußgänger auf den Kölner Ringen einsetzt. Mit der Erarbeitung eines 10-Punkte Plans fordert die Initiative die Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen. Eine konkrete Maßnahme ist die Bereitstellung einer vollen Fahrspur, mit einer Breite von 3,75 Metern (an Engstellen mindestens 2,75 m), nur für den Radverkehr. Auf den Kölner Ringen soll bis zum Jahr 2020, bis auf 3 Ausnahmen, eine Autospur in eine Radspur umgewandelt werden. Nachdem die Stadt Köln in den letzten Jahren bereits einzelne Abschnitte umgestaltet hat steht das Projekt im nächsten Jahr vor seiner Vollendung (RINGFREI 2019).

3. Forschungsfrage

Ziel der Arbeit, ist die Bewertung der Maßnahme auf den Kölner Ringen. Dabei soll insbesondere auf die Errichtung einer ausschließlich für die Fahrradfahrer nutzbaren Fahrradspur eingegangen werden.

Wie sieht die Akzeptanz der Fahrradspur seitens der unterschiedlichen Nutzer aus?

Wie wird die Fahrradspur von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen und bewertet?

In Bezug auf die geographische Konfliktforschung ist ein weiteres Ziel der Arbeit Konflikte zwischen den verschiedenen Akteuren zu ermitteln und darzustellen (Vgl. REUBER 2012).

Welche Konflikte entstehen oder verringern sich durch die Errichtung der Radspur auf den Kölner Ringen?

4. Methoden

Um die Unterfragen beantworten zu können, sind unterschiedliche Methoden notwendig. Neben der fachgerechten Literatur werden quantitative und qualitative Methoden angewendet.

Um eine Bewertung und damit die Akzeptanz der Nutzer zu erfassen, sind quantitative Zählungen und Befragungen mittels eines Fragebogens durchzuführen. Dabei soll zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern differenziert werden. Sinnvoll sind Befragungen von Radfahrern, Autofahrern und Fußgängern. Um eine repräsentative Befragung durchzuführen ist eine möglichst hohe Stichprobenanzahl notwendig, die über mehrere Tage erfasst werden soll. Aus den Fragebögen lässt sich anhand der Quantifizierung eine Aussage/Bewertung über die Akzeptanz, der Umwandlung der Autospur in eine Radspur, tätigen.

Zusätzlich können durch Laieninterviews Informationen über Erfahrungen, Meinungen und Wünsche von Personen, die im Alltag mit der aktiven oder passiven Nutzung der Fahrradspur zu tun haben, erfasst werden. Konkret soll dabei auf die Konflikte zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern eingegangen werden.

5. Literatur

ADFC (Hrsg.)(2018): Fahrradklima Test.

Abrufbar unter:

<https://www.fahrradklima-test.de/> (letzter Abruf 07.11.2019)

BLECHSCHMIDT, A (2016): Wohnen ohne Auto. Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung. Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. In: Arbeitspapier zur Mobilitätsforschung (Nr. 10).

MATTISSEK, A; PFAFFENBACH, C; REUBER, P (2013²): Methoden der empirischen Humangeographie. (Westermann) Braunschweig.

MEIER KRUKER, RAUH, J (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. (Geowissen kompakt). Darmstadt.

MONHEIM, H. (2017): Wege zur Fahrradstadt. Analysen und Konzepte. (VAS) Bad Homburg.

NUHN, H., HESSE, M. (2006): Verkehrsgeographie. (Schöningh). Paderborn.

REUBER, P (2012): Politische Geographie. (Schöningh). Paderborn.

RINGFREI (2019): Der zukünftige Radverkehr in 10 Punkten.

Abrufbar unter:

<https://ringfrei.chayns.net/10-Punkte-Papier> (letzter Abruf: 07.11.2019)

STADT KÖLN (2014): Köln mobil 2025. Köln.

Abrufbar unter: <https://www.stadtkoeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf> (letzter Aufruf: 15.10.2019).

STADT KÖLN (2016): Gutachten Raderverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt.