

# Friedrich-Schmidt-Straße Fahrradstraße

Sicher mit dem Rad von Weiden in die Stadt

## Radschnellweg Kölner-Westen

Weiden – Junkersdorf – Müngersdorf – Lindenthal



Bürger-Interessengemeinschaft  
Friedrich-Schmidt-Straße e.V.

# Agenda



1. Die Wahl der Fahrradrouten "Köln-West – Innenstadt" im Jahr 2013
2. Die Mobilitätsveränderung seit 2013
3. Status Quo: Unzulänglichkeit der Route 3: "Stadtwald / Rautenstrauchkanal / Clarenbachkanal"
4. Der Bedarf für eine neue Route Köln-West - Innenstadt
5. Die Kriterien für eine neue Route
6. Die Friedrich-Schmidt-Straße (Route 2) als beste Alternative für einen "Rad-Schnellweg Köln-West"
7. Die Friedrich-Schmidt-Straße als Fahrradstraße
8. Fazit

Anhang

# 1. Status Quo: Fahrradroute Köln-West - Innenstadt



Bereits 2013 wurde die Notwendigkeit des Ausbaus der Fahrradwege zwischen Köln-West und Innenstadt erkannt.

Es wurden drei alternative Routen aufgeführt :

- Route 1: Aachener Straße
- Route 2: Friedrich-Schmidt-Straße
- Route 3: Stadtwald / Rautenstrauchkanal / Clarenbachkanal

Das 2013'er Konzept sah den Ausbau der Route 3 vor, weil die Überquerung des Stadtwaldgürtels für Radfahrer auf Höhe der Friedrich-Schmidt-Straße zuviel Zeit in Anspruch nähme.

Die Entscheidung 2013 ist aus folgenden Gründen fragwürdig:

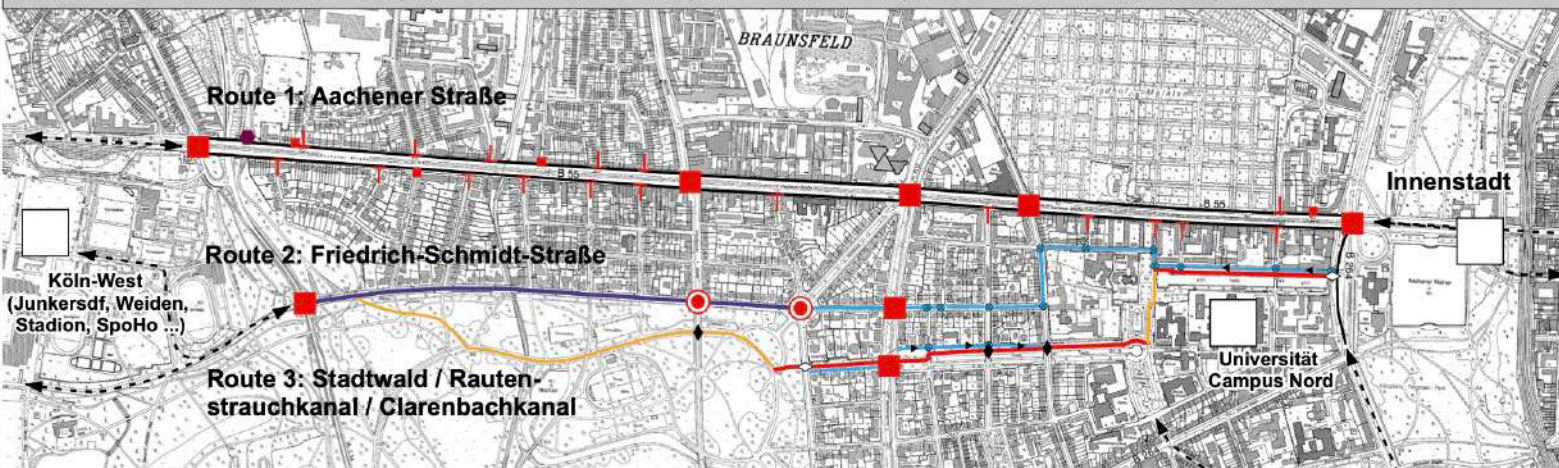
- Die Untersuchung war mit lediglich einer Zeitmessungsfahrt auf den 3 Routen nur sehr rudimentär.
- Es wäre ein Leichtes die Ampelschaltung auf dem Stadtwaldgürtels Höhe der Friedrich-Schmidt-Straße der Ampelschaltung des Stadtwaldgürtels Höhe Rautenstrauchkanal anzupassen.



## Analyse: Funktionsteilung der Routen zwischen Köln-West und Lindenthal / Innenstadt

Funktionsteilung der Routen zwischen Köln-West und Lindenthal / Innenstadt (siehe auch Fahrprotokolle auf dieser Seite unten links)

- Route 1: Aachener Straße: zwischen vielen Zielen kürzeste Verbindung; für schnelles Vorankommen und höhere Geschwindigkeiten jedoch ungeeignet (v.a. durch die Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang der Aachener Straße; Konflikte an Einmündungen)
- Route 2: Friedrich-Schmidt-Straße: umwegarme Verbindung; der Fahrbahnquerschnitt ermöglicht die Einrichtung einer Fahrbahnführung (Schutzstreifen); die Querung des Gürtels ist jedoch unkomfortabel mit langen Wartezeiten
- Route 3: Stadtwald / Rautenstrauchkanal / Clarenbachkanal: die für Nutzungsansprüche vieler Radfahrer attraktivste Route, da wenige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr / "störuungsarm"; jedoch starke Konflikte mit dem Fußverkehr (Erholungsfunktion)

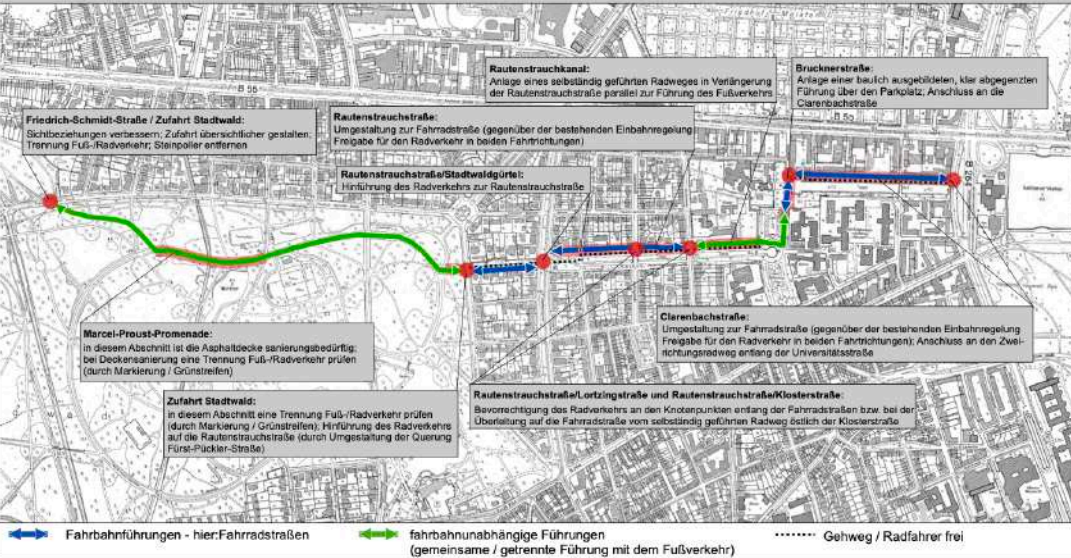


- Führung des Radverkehrs auf baulichem Radweg (hier: Aachener Straße)
- ⊥ Queren einer untergeordneten Einmündung auf dem baulichen Radweg
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn einer Hauptsumme (hier: Friedrich-Schmidt-Straße)
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn einer Erschließungsstr.
- Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr
- konfliktkräftige gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- überwiegend verträgliche gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- Lichtsignalanlage an Kreuzung
- Lichtsignalanlage an Einmündung / Querung
- Kreisverkehr
- dynamisch ausgebildeter freier Rechtsabbieger für Kfz-Verkehr
- rechts-vor-links
- ◆ sonstige Wartepflicht für den Radverkehr entlang der Route oder umständliche Querung
- ◇ Bevorrechtigung für den Radverkehr entlang der Route

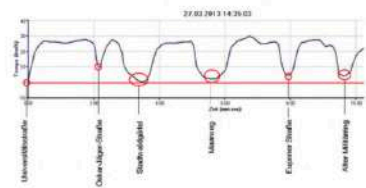
## Radverkehrsführung / Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Route 3

### Grundprinzipien der Radverkehrsführung entlang Route 3

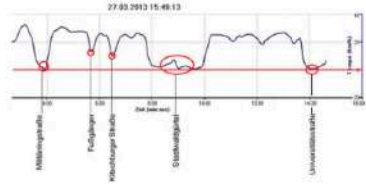
- Hauptführung des Radverkehrs über die parallel zu den Kanälen verlaufenden Erschließungsstraßen
- Umgestaltung von Rautenstrauchstraße und Clarenbachstraße zu Fahrradstraßen (gegenüber der bestehenden Einbahnregelung Freigabe für den Radverkehr in beiden Fahrrichtungen)
- Hinzufügen des Radverkehrs auf die Erschließungsstraßen an den Knotenpunkten
- Ausweisung der Wege entlang der Kanäle als Gehwege, die jedoch für den Radverkehr freigegeben werden (der Freizeitradverkehr darf den Weg weiler nutzen)
- nach SVO darf bei für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen "der Fußgängerverkehr durch den Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren."



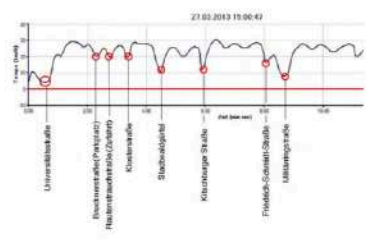
Fahrprotokoll Route 1 - Aachener Straße (stadtauswärts)



Fahrprotokoll Route 2 - Friedrich-Schmidt-Straße (stadteinwärts)



Fahrprotokoll Route 3 - Stadtwald - Kanäle (stadtauswärts)



**Fahrprotokolle**  
Die Fahrprotokolle verdeutlichen die unterschiedliche Charakteristik der drei dargestellten Routen. Bei der Befahrung mit dem Messgerät (GPS-Uhr) entlang der Route 1 / Aachener Straße stadtauswärts war an fast jeder Lichtsignalanlage ein Halt erforderlich (erkennbar an den Tälern im Fahrprotokoll).  
Die Route 2 entlang der Friedrich-Schmidt-Straße konnte mit weniger Halten befahren werden, allerdings tritt entlang dieser Route die Barrierewirkung des Stadtwaldgürtels deutlich zutage.  
Die Route 3 entlang des Stadtwalds sowie der Rautenstrauchstraße / Clarenbachstraße kann hingegen mit wenigen Halten befahren werden.

**Stadt Köln**  
Amt 66

**Radverkehrskonzept Klettenberg, Lindenthal, Sülz**  
**Entwicklungsrouten Köln-West**  
Stadtwald / Rautenstrauchstraße / Clarenbachstraße

Kartengrundlage mit freundlicher Genehmigung der Stadt Köln

AB Stadtverkehr CBR  
Büro für Stadtverkehrsanleitung

Stand: September 2013  
Maßstab: ohne Maßstab

Blattgröße: A1  
Verföpfung: S10

## 2. Die Mobilitätsveränderung seit 2013



Der Bedarf an Platz ist seit 2013 explosiv angestiegen.

Im Jahre 2013 war der aktuelle Anstieg von E-Bike Nutzern nicht abzusehen. Waren es im Jahre 2013 noch 410.000 E-Bike Käufe, stieg dieses kontinuierlich an, im Jahre 2019 wurden knapp 1,4 Millionen E-Bikes veräußert.

Das bedeutet, dass alleine die unterstützten Räder in der Prognose nicht berücksichtigt worden sind. Es fehlte zudem auch die aktuell sich in der Pandemiesituation abbildende unterschiedliche Nutzerstruktur von Straßen.

Viele Städte begegnen diesem unterschiedlichen Anforderungsprofil auch bereits durch neue Widmung von Straßennutzung. Die zur Zeit gegebene Situation sollte auch dazu genutzt werden, zu testen, wie die unterschiedlichen Routen genutzt und eingesetzt werden können.

## 2. Die Mobilitätsveränderung seit 2013



Mag es damals noch denkbar gewesen sein, die Route drei zu favorisieren, spricht heute die deutlich angestiegene Zahl von Fahrrädern dagegen. Es fehlt schlicht Platz.

2013 war noch nicht denkbar, dass professionelle Verleiher eine Unmenge an Rollern anbieten würden. Die Nutzung hat sich exorbitant gesteigert, auch und gerade für den Stadion Verkehr, der somit vielfach vom Auto auf die individuelle -Mobilität umgestellt wurde.

Dieser Bedarf zum Beispiel ist in dem damaligen Konzept naturgemäß nicht abgebildet worden, er lag damals einfach noch nicht vor.

## 3. Status Quo:

### Unzulänglichkeit der Route 3:

“Stadtwald / Rautenstrauchkanal / Clarenbachkanal”

Der Stadtwald ist Naherholungsgebiet und soll und wird als solches erfreulich intensiv genutzt.

Neben Hundebesitzern, Spaziergängern , Joggern und Skateboardfahrern bewegen sich viele Ältere gerade im Randbereich, das heißt auf der Marcel-Proust-Promenade.

Im Stadtwald selbst verläuft sich dann später auf den vielfältigen Wegen die Menge der Nutzer.

Die parallel zur FSS laufende Strecke wird naturgemäß von allen frequentiert und dieses auch zwangsläufig.

# 3.1. Status Quo: Fußgänger und Radfahrer im Stadtwald



## Für Fußgänger

- Immer mehr Konflikte mit zunehmendem Radverkehr und steigenden Geschwindigkeiten

## Für Radfahrer & eBike-Fahrer

- Eingeschränkte Befahrbarkeit im Herbst & Winter aufgrund von Laub und Schnee
- Keine Beleuchtung
- Keine direkte Verbindung zw. Köln-West & Innenstadt
- Sehr viele Querungen durch andere Wege
- Radfahrer nutzen bereits jetzt vielfach die FSS

## Für eRollerfahrer

- Aufgrund des Bodenbelags ist der Stadtwald für eRoller Fahrer nicht geeignet



## 3.2. Status Quo: Fahrradfahrer im Stadtwald



Der Weg durch den Stadtwald über die Marcel-Proust-Promenade, wie im Radverkehrskonzept vorgesehen, ist für den Rad-Schnellweg Köln West nicht geeignet:

1. Die Marcel-Proust-Promenade verläuft kurvig, schön für den Naherholungssuchenden, nachteilig für den Berufspendler
2. Die Marcel-Proust-Promenade hat zahlreiche Kreuzungen und Quereinmündungen mit anderen Wegen die das Tempo der Pendler verlangsamen und die Unfallgefahr erhöhen.
3. Zu dunklen Tageszeiten meiden viele Menschen (nicht nur Frauen) den unbeleuchteten Weg durch den Stadtwald
4. An nassen Tagen besteht auf den Waldwegen Rutschgefahr
5. Es kommt zu zahlreichen Konflikten mit den Fußgängern (Jogger, Eltern mit Kinderwagen und Kleinkindern, Senioren, Rollstuhlfahrern)
6. Abstand zwischen Fahrradfahrern zu gering

# 3.3. Status Quo: Querung Stadtwaldgürtel Höhe Rautenstrauch



Überquerung des Gürtels auf Höhe Rautenstrauchstraße / bzw. –  
Kanal mit Drängelgittern:

Täglich kommt es zu gefährlichen Rückstau von Passanten auf der Straße, die Ampelphase reicht nicht aus; viele Schüler aus Weiden, Junkersdorf, Braunsfeld nutzen diesen Übergang ,um die Schulen Apostelgymnasium, Liebfrauenschule und Kreuzgasse zu gelangen, konflikträchtige gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr

Siehe auch Anhang: Kommentare der Meldeplattform RADar

# 3.4. Status Quo: Radfahrer auf der Friedrich-Schmidt-Straße



## Stadtauswärts

Kein Radweg vorhanden, Fahrradfahrer bevorzugen daher den Bürgersteig und gefährden Fußgänger

## Stadteinwärts

Kaum erkennbarer total veralteter Radweg auf dem parkseitigen Bürgersteig

- Viel zu schmal
- Zugeparkt durch Fahrzeuge
- Wurzeln sprengen den Asphalt
- zerbrochene Flaschen von Stadionbesuchern und im Bereich der Glascontainer
- im Herbst und Winter ist der Weg durch Laub und Schnee nicht befahrbar
- keine Beleuchtung

# 4. Der Bedarf: Köln-West - Innenstadt



- Weitere Wohnraumverdichtung und Zuzug im Kölner Westen
- Stark wachsender Fahrrad-, eBike & eRoller-Verkehr
- Steigende Geschwindigkeiten
- Zu wenig Abstand unter den einzelnen Verkehrsteilnehmern (Corona)
- Initiative ‚Köln Mobil 2025‘: Fahrradverkehr fördern
- Reduktion des Autoverkehrs zur Erreichung der CO2 Ziele
- In den Jahren 2007 bis 2018 hat sich Bestand an Fahrrädern in Deutschland verdoppelt
- Lastenräder erfordern mehr Platz
- Zunehmende Konflikte mit Naherholungsgästen im Stadtwald
  - Spaziergänger
  - Familien mit kleinen Kindern
  - Hundebesitzer
  - Jogger
  - Senioren mit Rollatoren
  - etc.

# 5. Feststellung:



- Die Route 3:  
“Stadtwald / Rautenstrauchkanal / Clarenbachkanal”  
ist nicht zeitgemäß
- Es besteht die Notwendigkeit
  - Fußgänger und Radverkehr zu trennen
  - sichere und attraktivere Radwege zu schaffen
  - Autoverkehr muss reduziert werden
- Es muss eine neue / alternative Route für den zunehmenden Radverkehr zwischen Köln-West - Innenstadt gefunden werden, sonst droht die Chance , die Bereitschaft des Umsteigens auf alternative Fortbewegung , zu verpassen

# 5.1. Hauptkriterien für das Radverkehrsnetz aus Ratsinformation der Stadt Köln (Tab. 3):



- **Sicherheit**

Auf den Radverkehrsverbindungen ist durchgängig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Auf verkehrsarmen Wegen spielt auch der Aspekt der sozialen Kontrolle eine wichtige Rolle (Führung entlang angebauter Straßen, Beleuchtung, etc.).

- **Zusammenhang**

Die Routen bilden ein zusammenhängendes und dichtes Netz, das keine Lücken aufweist und alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs, alle Ortsteile und wichtigen Nachbarorte verbindet und erschließt.

- **Direktheit**

Für den Alltagsverkehr werden immer möglichst direkte Routen angeboten. Umwege werden minimiert. Innerhalb der Ortslagen wird eine hohe Netzdurchlässigkeit gewährleistet.

- **Komfort**

Die Führung der Radfahrer ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss, was insbesondere durch die Minimierung der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und eine anspruchsgerechte Befahrbarkeit (Belagqualität) erreicht wird.

- **Attraktivität**

Die Radverkehrsverbindungen sind so gestaltet, dass sie sich in die Umgebung einpassen und das Radfahren attraktiv ist. Hierzu zählen eine geringe Lärm- und Abgasbelastung sowie die Führung durch ein möglichst reizvolles städtebauliches und landschaftliches Umfeld.

# 5.2. Bewertung der Hauptkriterien für die Friedrich-Schmidt-Straße



- **Sicherheit**  
Mit dem Ausbau der Friedrich-Schmidt-Straße steigt die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen.
- **Zusammenhang**  
Die Friedrich-Schmidt-Straße verbindet die Nachbarortsteile Müngersdorf /Junkersdorf über Junkersdorfer Straße und Kölner Weg ( beide mit Fahrradschutzstreifen)
- **Direktheit**  
Die Friedrich-Schmidt-Straße ist die direkteste Verbindung zw. Köln-West und der Innenstadt
- **Komfort**  
Die Führung der Radfahrer über die Friedrich-Schmidt-Straße ermöglicht einen zügigen und störungsarmen Verkehrsfluss. Belagqualität wird auch in den Wintermonaten gewährleistet.
- **Attraktivität**  
Birkenallee der Friedrich-Schmidt-Straße ist ein eingetragenes Naturdenkmal

# 6. Rad-Schnellweg Köln-West

Die BIG-FSS tritt ein für die Ertüchtigung der Friedrich-Schmidt-Straße für den Fahrrad- & eBike-Verkehr zu einem „Rad-Schnellweg Köln-West“.

- Keine Benutzung der Bürgersteige durch Radfahrer
- Direkte Verbindung
- Direkter Anschluss an die Fahrradwege auf dem Kölner Weg in Junkersdorf

## Radschnellweg Kölner-Westen

Weiden – Junkersdorf – Müngersdorf – Lindenthal





# 7. Die Friedrich-Schmidt-Straße als Fahrradstraße



Das volle Potential der Friedrich-Schmidt-Straße als Teil eines “Rad-Schnellweges Köln West” kann nur als Fahrradstraße ausgeschöpft werden:

- Attraktives Angebot an den neuen gesteigerten E-Radverkehr und E-Roller Nutzung – sicher & zügig
- Weitreichende Veränderung des Verkehrs
- Erhalt des Naherholungsgebietes Stadtwald für Spaziergänger

# Fazit



- Aachener Straße – unattraktiv für Radfahrer
- Marcel-Proust-Promenade – überlastet & gefährlich
- Friedrich-Schmidt-Straße – ideale und direkt Verbindung als “Rad-Schnellweges Köln West”

Es gibt keine Gründe, die gegen den Ausbau der Friedrich-Schmidt-Straße als Fahrradstraße und Teil eines “Rad-Schnellweges Köln West” sprechen !

# Anhang: Die Wünsche der Fahrradfahrer



Social Media STADTRADELN



Mein RADar!

**Sonstige Hinweise: Sonstiges**

**Allgemeine Angaben**

**nächstgelegene Adresse:** Friedrich-Schmidt-Straße, Braunsfeld, Lindenthal, Köln, Regierungsbezirk Köln, Nordrhein-Westfalen, 50933, Deutschland

**Bearbeitungsstatus:** unbearbeitete Meldung

**Kommentar:** Markierungen auf dem Asphalt, Radfahrer kürzen hier gern ab und fahren in den uneinsehbaren Gegenverkehr, hier und an diversen anderen Waldwegkreuzungen. Was sich beim Autoverkehr bewehrt hat, wäre auch auf den immer stärker frequentierten Hauptwegen im Stadtwald sehr sinnvoll. Erlebe fast täglich sehr spannende Situationen auf dem Weg zur Arbeit

# Anhang: Die Wünsche der Fahrradfahrer



Social Media STADTRADELN



[Mein RADar!](#) ↓



**Lichtsignalanlage (Ampel): Mittelinsel ist zu klein**

**Allgemeine Angaben**

**nächstgelegene Adresse:** Stadtwaldgürtel, Deckstein, Lindenthal, Köln, Regierungsbezirk Köln, Nordrhein-Westfalen, 50935, Deutschland

**Bearbeitungsstatus:** unbearbeitete Meldung

**Kommentar:** Ampelmast und Breite des Überwegs erschweren Bewegung mit Lastenrad oder Anhänger erheblich. Bei starkem Verkehrsaufkommen (SchülerInnen) fast unmöglich

**Bestätigungen:** 3

# Anhang: Die Wünsche der Fahrradfahrer



### Lichtsignalanlage (Ampel): Mittelinsel ist zu klein

**Allgemeine Angaben**

**nächstgelegene Adresse:** Stadtwaldgürtel 57, 50935 Köln, Deutschland

**Bearbeitungsstatus:** unbearbeitete Meldung

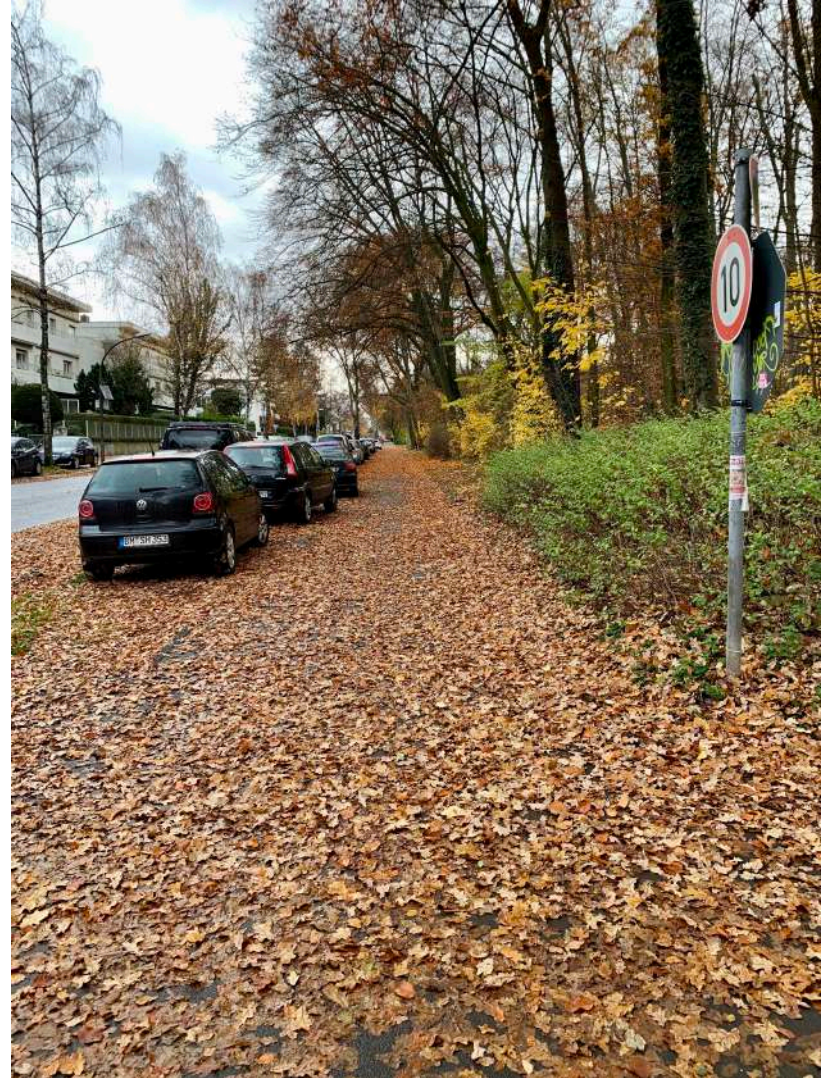
**Kommentar:** Gerade zum Schulbeginn (8:00 Uhr) staut es sich hier regelmäßig. Hunderte Schüler wollen die Straße und die KVB-Schienen queren. Das führt teils zu gefährlichen Situationen, wenn die Wartebereiche voll sind. Prüfung, ob Ampelschaltung zu Stoßzeiten geändert werden kann?

**Bestätigungen:** 5



# Anhang

Der “Fahrradweg” Friedrich-Schmidt-Straße ist nicht befahrbar



# Anhang

Andere Städte gehen voran, wann zieht Köln nach ?



☰ SPIEGEL Mobilität

Platz für Fußgänger und Radfahrer

## Brüssel plant die Verkehrsrevolution

Wegen der Coronakrise teilt Belgiens Hauptstadt den Verkehrsraum neu auf. Die City ist eine verkehrsberuhigte Zone, demnächst gilt in der ganzen Stadt Tempo 30, dazu entstehen Radwege. Andere Großstädte könnten nachziehen, auch in Deutschland.

Von **Markus Becker**, Brüssel

24.05.2020, 11.55 Uhr

<https://www.spiegel.de/auto/corona-bruessel-plant-die-verkehrsrevolution-a-216f834a-4b32-404b-b539-c87e12553ed8>

# Anhang:

## Weitere Argumente für den Ausbau der Friedrich-Schmidt-Straße zur Fahrradstraße



- Köln ist **Mitglied im Klimabündnis europäischer Städte:**

Selbstverpflichtung: CO2 Emission alle 5 Jahre um 10% senken, d.h. CO2-Minderung gegenüber 1990 :

bis 2020 um 40%

bis 2050 um 80%

- Zur Einhaltung dieser Ziele empfiehlt das "Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie":

--> Förderung Radverkehr

- Köln ist auch Gründungsmitglied der „**Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW**“ Ziel ist das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu fördern
- Aus "**Köln mobil 2025**": Das 1. Leitziele der Mobilität in Köln lautet:

Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Köln zu einer menschengerechten und umweltfreundlichen Mobilität