

Ein Radverkehrskonzept für die Innenstadt...

(von Michael Scheffer, Juni 2014)



🚲 Rückblick:

Bereits im ersten Kölner Bürgerhaushalt 2008 wurden auffällig viele Vorschläge eingereicht, die sich dem Thema Radverkehr, insbesondere in der arg verbauten und verdichteten Innenstadt, widmeten. Schon damals war klar, dass akuter Handlungsbedarf besteht und tatsächlich wurden einige wenige Verbesserungen auf den Weg gebracht. Anderes blieb virulent, manches tödlich. Unter Federführung des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik holt die Stadt nun zum großen Wurf aus und versucht mit einer mehrgleisigen Strategie, Bewegung in die festgefahrene (!) Problematik zu bringen: So wurden nicht nur zwei Kölner Verkehrsplanungsbüros mit der Analyse des Bestehenden und der Ausarbeitung von Lösungsansätzen beauftragt. Auch ca. 25 Initiativen, Vereine, Verbände und Institutionen sowie Fraktionen und Parteien wurden eingeladen einen Facharbeitskreis zu bilden, mit der Zielsetzung, ein tragfähiges zukunftsorientiertes Radkonzept auszuarbeiten. Dieser tagte erstmals am 30. Juni im Kölner Rathaus.

🚲 Tagung:

Amtsleiter Klaus Harzendorf und Jürgen Möllers, der Fahrradbeauftragte der Stadt Köln begrüßten eine illustre Runde von 40 versierten Interessierten, deren Bandbreite den Stellenwert der Thematik widerspiegelt: Neben Vertreter*innen von ADAC und ADFC, AStA und VCD, Politik und IHK, Polizei und Ordnungsamt nahmen beispielsweise auch die Initiator*innen der Kölner Fahrradsternfahrt oder des Autofreien Sonntags teil. In einem Kurzreferat subsummierte Peter Gwiasda vom Kölner Planungsbüro VIA anschließend Kernthesen, Erwartungen, Trends und Fakten zum sich verändernden Mobilitätsverhalten um die Leitfragen zu beantworten: Wo stehen wir, wo wollen wir hin? Der nächste Programmpunkt widmete sich den Chancen und Problemen der Radverkehrsförderung aus der Sicht der Teilnehmer. Diese hatten im Vorfeld in einer Kurzumfrage ihre Bewertungen und Einschätzungen hinsichtlich aktueller wie zukünftiger Konfliktfälle, Priorisierungen oder der Verkehrsmittelwahl (modal split) abgeben können.

🚲 Kritik:

Mit der Erwartung in kleiner, schlagkräftiger Runde brauchbare Ergebnisse zu drei unterschiedlichen Radverkehrs-Aspekten zu generieren, teilten sich die Teilnehmer anschließend auf drei Workshops auf. Nun sind 90 Minuten nicht wirklich viel um sich den Themenbereichen „Zukunftsperspektiven“, „Führungsformen“ und „Unfälle und Sicherheitsdefizite“ erschöpfend anzunähern. In der letztgenannten Arbeitsgruppe wurde beispielsweise wenig moderiert, aber dafür kräftig präsentiert, was die Einbringung eigener Erkenntnisse oder das gemeinsame Erarbeiten von Ideen eher erschwerte, ja fast verunmöglichte. Es wurden Hochglanzfolien gereicht, die im Wesentlichen die polizeilichen Unfallstatistiken in optisch aufgepeppter Form enthielten, aufgedröselte auf die altbekannten Problempunkte im Innenstadtbereich. Nichts Neues im Prinzip, und was der episch kartographierte Vergleich mit der (wenig vergleichbaren) Düsseldorfer Innenstadt sollte, bleibt bisweilen unklar. Fazit: Langsam fahren ist gesünder! Man kann das so machen, aber es blieb keine Zeit andere spannende Aspekte im genannten Kontext auch nur anzudiskutieren: Abstandeinhalten, Abstellanlagen, Straßenbeläge, Radwegzustände, Helmpflichtdiskussion, toter/tödlicher Winkel, mangelnde Akzeptanz und Regelkenntnis von Autofahrern, das Scheitern von Velo2010, Sinn und Unsinn von Schwerpunktkontrollen, u.a.

🚲 Ausblick:

Da es in den anderen beiden Workshops nicht viel anders aussah wie oben geschildert, bleibt zu hoffen, dass der Input der hochkarätigen Teilnehmerschaft im weiteren Abstimmungsverlauf doch noch adäquat eingebracht werden wird. Inzwischen liegen die Ergebnisse zusammengefasst vor und sollen Grundlage des weiteren Prozedere darstellen. Bis zum Frühjahr 2015 sollen effektive Maßnahmen ergriffen und ein überzeugendes Handlungskonzept erstellt werden, weitere fachliche Diskussionen sowie eine umfangreiche Bürgerbeteiligung sind angekündigt. Weitgehende Einigkeit besteht bereits heute dahingehend, dass das Fahrrad das Rückgrat der innerstädtischen Mobilität sein wird, und dass die Durchlässigkeit der Systeme, die multimodale Verknüpfung ausgebaut gehört.