

# Radverkehrskonzept Innenstadt

## Quantensprung für den Radverkehr?!

### Radverkehrskonzept Innenstadt vor der Verabschiedung

Der erste Kölner Bürgerhaushalt 2008 zeigte überdeutlich den Bedarf einer guten Radverkehrsinfrastruktur. Im Fokus stand insbesondere die Kölner Innenstadt. Die vielfältigen Anforderungen erforderten ein umfassendes Konzept. Das Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) wurde schließlich Ende 2013 beauftragt, die Entwicklung startete offiziell im April 2014 mit der ersten von drei öffentlichen Veranstaltungen. Ergänzend tagten Facharbeitskreise mit VCD, ADFC, IHK und weiteren Verbänden.

### Beteiligungsprozess

Zu Beginn wurde das für den Radverkehr relevante Wegenetz bestimmt. Dies führte zum ersten Ergebnis des Prozesses: Im Herbst 2015 wurde der für alle Abteilungen der Stadtverwaltung verpflichtende Radverkehrsnetzplan für die Innenstadt beschlossen.

In der nächsten Phase wurden für verschiedene Bereiche vertiefende Untersuchungen durchgeführt. Die Lösungsvorschläge für Nord-Süd-Fahrt, südliche Ost-West-Achse zwischen Barbarossaplatz und Deutz, Rheinuferspromenade, Gladbacher und Zülpicher Straße sowie der Vorschlag für ein Fahrradstraßennetz wurden vorgestellt und diskutiert. Unter Einbeziehung der Anregungen der Öffentlichkeit wurde ein Maßnahmenkonzept entwickelt und im Dezember zur Diskussion gestellt.

Der VCD Regionalverband Köln begrüßt im Wesentlichen das vorliegende Ergebnis und den Ablauf des Verfahrens. Insbesondere die öffentlichen Aussagen der Stadtverwaltung, etwa von Amtsleiter Harzendorf, sind ein in dieser Deutlichkeit neues Bekenntnis zum Handlungsbedarf und -willen.

### Fortschritt

Als großer Fortschritt ist die Formulierung eines Maßnahmenkonzepts mit zugeordneten Umsetzungszeiträumen

zu nennen. Wenn gleich einzelne Prioritäten diskutiert werden können, ist damit doch erstmals die Hoffnung realistisch, dass in der Innenstadt vollständige Radrouten entstehen und nicht nur punktuelle Maßnahmen vorgenommen werden.

Dafür sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen zwingend notwendig! Ohne den bereits in der Beschlussvorlage

zum RVKI bezifferten zusätzlichen Personalbedarf wird die Umsetzung nicht gelingen. Dass Themen, die bereits im Radverkehrskonzept Innenstadt von 1992 höchste Priorität hatten, im RVKI erneut bearbeitet wurden, ist Mahnung genug.

Trotzdem sehen wir den Bedarf, das Programm und die Realisierungszeiträume noch ehrgeiziger zu gestalten. Es gibt Nachholbedarf insbesondere in qualitativer Hinsicht, aber auch quantitativ stößt das Radverkehrsnetz der Kölner Innenstadt bereits heute schon an vielen Stellen an seine Grenzen. Damit darüber hinaus neue Zielgruppen zum Radfahren motiviert werden, ist ein Quantensprung in der Radverkehrsinfrastruktur unabdingbar.

### Defizite und Handlungsbedarf

Allerdings ist zu beachten, dass zwei der wichtigsten Routen für den Radverkehr allenfalls in Ansätzen im Radverkehrskonzept enthalten sind.

Die Ost-West-Achse zwischen Deutz und Aachener Weiher wurde nicht bearbeitet, da hier bereits umfangreiche Planungen im Gang sind, etwa die Veränderung der Linienführung der Straßenbahn. Es bleibt abzuwarten, inwieweit dabei die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Bislang wurden der



*Zu den kurzfristig umzusetzenden Sofortmaßnahmen des Radverkehrskonzepts Innenstadt gehört die Neuaufteilung der Verkehrsflächen auf den großen Autoschneisen, etwa auf Christoph-, Turiner und Riehler Straße (Foto), wo beiderseitig durch Markierungen eigene Fahrspuren für den Radverkehr auf Kosten einer Autospur entstehen sollen.*

VCD und andere zivilgesellschaftliche Akteure noch nicht in die Planungen einbezogen.

Ferner wurden die Ringe nur am Rande behandelt und ein Verkehrsversuch mit einer Shared-Bike-Lane vorgeschlagen, demzufolge die rechte Fahrbahnspur von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern gemeinsam bei Tempo 30 genutzt wird. Hier ist durch die #ringfrei-Initiative viel Dynamik entstanden. Die Bezirksvertretung hat sich zum Konzept der Initiative bekannt, wozu unter anderem Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit und die Widmung der rechten Fahrbahn als Radspur gehören.

Im Juni stehen die Beratung und Verabschiedung des RVKI sowie des Sofortmaßnahmenprogramms auf den Tagesordnungen der Bezirksvertretung Innenstadt und des Verkehrsausschusses. Aufgrund der Rückmeldungen der unterschiedlichen Fraktionen bestehen gute Aussichten, dass das RVKI von einer breiten Mehrheit unterstützt wird.

Wir sind optimistisch und setzen auf einen Quantensprung für den Radverkehr in der Kölner Innenstadt. Das Verfahren zum RVKI bietet eine gute Grundlage, um zügig Radverkehrskonzepte für weitere Stadtbezirke oder -teile in Angriff zu nehmen.

Ralph Herbertz

