

Der verkehrspolitische Blog

Bewegte Zeiten

Nicht nur bei Energie, Klima und Finanzen stehen große Veränderungen ins Haus, sondern auch beim Verkehr zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. Der verkehrspolitische Blog berichtet chronologisch über Ereignisse, die eine verkehrspolitische Relevanz und häufig auch einen Bezug zur Mobilität in Köln und Umgebung haben.

16. Dezember 2015: Die Initiative #RingFrei zeigte im beinahe ausverkauften ODEON-Kino den Film „Bikes vs Cars“. Dieser beleuchtet die Radverkehrspolitik vieler Großstädte und zeigt, dass Automobilfirmen in manchen Ländern direkt und unverhohlen auf kommunale Entscheidungen Einfluss nehmen. Ob es das auch in Köln gäbe, wollte bei der anschließenden Podiumsdiskussion der Moderator vom Vertreter der Kölner Industrie- und Handelskammer wissen. Ruhigen Gewissens verneinte dieser die Frage.

Kommentar: In Deutschland funktioniert die Einflussnahme der Automobillobby viel subtiler als in Südamerika – allerdings bislang sehr effektiv, wie erst jüngst beim VW-Skandal deutlich wurde und immer noch wird.

3. Januar 2016: In einem Interview warnte der polnische Außenminister vor einer „Welt aus Radfahrern und Vegetariern“. Er wolle das Land von „Krankheiten“ befreien, die mit traditionellen polnischen Werten nichts zu tun hätten.



Das mag der polnische Außenminister überhaupt nicht



RingFrei: Leider nur eine Fotomontage...

Kommentar: Natürlich war der Gegenwind groß, der dem polnischen Außenminister von den deutschen Medien entgegen blies. Allerdings: In manchen Leserbriefen und Internetforen konnte man auch unverhohlene Zustimmung finden – vor allem von Männern, die gerne mit großen Autos unterwegs sind und für die Radfahren überhaupt nicht männlich ist.

18. Januar 2016: Aufgrund zu hoher Feinstaubwerte rief die Stuttgarter Stadtverwaltung „drei Tage der Freiwilligkeit“ aus und forderte ihre Bürger auf, anstatt des Autos öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, Fahrgemeinschaften zu bilden, Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen. Allerdings folgten nur wenige dem Aufruf. In den Nahverkehrszügen war nicht mehr los als sonst. Auf den Straßen war kaum weniger Individualverkehr, wie ein lokaler Fernsehsender in Stichproben ermittelte. Trotzdem hoffen die regionalen Verantwortlichen auf die indirekte Wirkung des Alarms. Eine Sprecherin des Verkehrsministeriums sagte, es werde zum ersten Mal diese Art von Sensibilisierung ausprobiert. Man glaube, dass eine Verankerung des Themas im Bewusstsein auch eine Verhaltensänderung bewirken könne.

29. Januar 2016: Erneut hatte Köln die höchste Stickstoffdioxid-Belastung in NRW. Wegen erhöhter Werte hat die Deutsche Umwelthilfe bereits im November 2015 Klage gegen Köln und mehrere andere Städte eingereicht. Die Verantwortlichen sollen dazu gezwungen werden, ihre Luftreinhaltepläne zu ändern.

Die europäische Umweltagentur hat berechnet, dass in Deutschland jährlich über 60.000 Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung sterben. Hauptproblem sind vor allem die Stickoxide und die ultrafeinen Partikel, die aus Verbrennungsmotoren stammen. Die Gefährlichkeit dieser Partikel nimmt zu, je kleiner sie sind und je leichter sie dadurch in den

menschlichen Organismus eindringen können.

18. Februar 2016: Eine Änderung der Straßenverkehrsordnung ist geplant: Tempo 30 soll von den Kommunen einfacher als bisher angeordnet werden dürfen, auch auf Hauptstraßen, etwa im Bereich von Schulen, Kindergärten oder Krankenhäusern – nicht erst, wenn es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt, sondern bereits präventiv. Der Kölner Amtsleiter für Straßen und Verkehrstechnik hätte es gerne noch weitreichender gehabt und stattdessen die Umsetzung des Vorschlags des Städtetages begrüßt, eine generelle Tempo-30-Pflicht einzuführen und nur bei ausgewählten Straßen Tempo 50 zu erlauben.

21. März 2016: Der Kölner Stadtrat hat mit breiter Mehrheit beschlossen, einen fahrscheinlosen Tag für Köln einzuführen. Für die Initiatoren der



Clevischer Ring: Schadstoff-Spitzenreiter in ganz NRW

Idee geht es jedoch um mehr: Sie werben für ein grundsätzliches Umsteuern bei der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Nicht ganz so weit wollen die neuen Kölner Bündnispartner gehen. Sie haben in ihrer Kooperationsvereinbarung verabredet, „das erfolgreiche Job- und Semesterticketsystem“ auf weitere Nutzerkreise auszuweiten.

31. März 2016: Im Rahmen des „auto motor und sport“-Kongresses stellte der Automobilzulieferer Schaeffler sein Mikromobilitätskonzept eines Bio-Hybriden vor. Prof. Peter Gutzmer, Vorstand Technologie bei der Schaeffler AG: *„Der Bio-Hybrid ist nah am Fahrrad positioniert, jedoch ohne Nachteile in puncto Wetterschutz und Stauraum. Dank des Pedelec-Antriebs mit einer Begrenzung auf 25 km/h darf der Bio-Hybrid ohne Führerschein betrieben werden.“*

Der 80 kg schwere 1+1-Sitzer hat jeweils zwei Vorder- und Hinterräder, ist 2,1 m lang, 1,5 m hoch und 85 cm breit. Die Spurweite beträgt 80 cm. Die Dachkonstruktion lässt sich mittels Schwenklösung unter dem Sitz verstauen. Der Bio-Hybrid wird zwischen 5.000 und 7.000 Euro kosten.

Kommentar: Ein solches Fahrzeug zielt auf die Lücke zwischen einem Kleinstwagen wie dem Renault Twizy und dem Pedelec. Es könnte für Autofahrer interessant sein, die etwas mehr Komfort suchen als beim herkömmlichen Fahrrad oder Pedelec.

5. April 2016: Eine Fraktion aus der Bezirksvertretung Innenstadt hat vorgeschlagen, den Markt auf dem Sudermanplatz auf den benachbarten Ebertplatz zu verlagern. Dadurch könne im Gegenzug der Sudermanplatz zu einem Parkplatz mit 40 Stellplätzen umgebaut und die langjährige Diskus-



Sudermanplatz soll autofrei bleiben

sion über eine Tiefgarage unter dem Ebertplatz beendet werden. Die Tiefgarage unter dem Ebertplatz soll übrigens 16 Millionen Euro kosten und Platz für 222 Fahrzeuge bieten, die Kosten für einen einzigen Stellplatz belaufen sich also auf etwas mehr als 72.000 Euro.

Kommentar: Weder auf dem Suderman- noch unter dem Ebertplatz sollten neue Stellplätze entstehen. Alle Stellplatzbefürworter mögen einen Blick in das vor anderthalb Jahren vom damaligen Oberbürgermeister Roters herausgegebene Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung namens „Köln mobil 2025“ werfen. Dort findet man auf der Seite 22 die Handlungsansätze zur Erreichung des Ziels, den Autoverkehr von heute 40 auf 33 Prozent im Jahr 2025 zu reduzieren: *„Durch Reduzierung/Begrenzung der Stellplätze ... soll der motorisierte Individualverkehr eingedämmt werden. Damit soll erreicht werden, dass die Bewohner ihren Alltag weitgehend autofrei gestalten können.“*

Die Kosten in Höhe von 72.000 Euro für einen einzigen Tiefgaragenstellplatz sprechen für sich.

15. April 2016: Das Landgericht Köln hat die beiden Raser vom Auenweg zu Bewährungsstrafen verurteilt. Bei dem von ihnen verursachten Unfall vor einem Jahr starb eine junge Radfahlerin. Die Resonanz auf das Urteil ist sehr groß – das Urteil wird von den meisten als ungerecht und viel zu milde kritisiert.

Kommentar: Am öffentlichen Pranger stehen zwei junge Männer, die sich bestens als Täter eignen. Und auch als Sündenböcke. Leider verstellt die Konzentration auf die beiden jungen Männer den

Blick auf die viel größere Gruppe der Alltagsraser, die weitaus mehr Unfälle mit entsprechend vielen Schwerverletzten und Toten verursacht. Man spricht hier übrigens nicht von Rasen, sondern von überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit, das hört sich doch gleich viel besser an.

Übersehen wird auch gerne die Rolle der Automobilindustrie. Hier bewirbt beispielsweise ein großer deutscher Premiumhersteller ein Modell mit „Erleben auch Sie Rennsportfeeling“. Überhaupt stößt man bei den Werbeaussagen häufig auf Formulierungen wie „ein besonders intensives Race Feeling“ oder „Rennsport-Atmosphäre im Cockpit“. Aber es ist nicht nur die Automobilindustrie, die mit hochmotorisierten Fahrzeugen und der entsprechenden Werbung die Bewunderung und den Nachahmungswunsch mancher



Unfallstelle am Auenweg

junger Menschen auslöst. Insgesamt herrscht hierzulande ein geschwindigkeitsfreundliches Klima, das bewirkt, dass selbst geringfügige Beschränkungen des zulässigen Fahrtempos häufig als Gängelung und Mittel zur Abzocke hingestellt werden.

Jeder hier weiß, dass Rasen gesellschaftlich weitgehend anerkannt ist und zumeist als Kavaliersdelikt gilt. Insofern ist das vermeintlich milde Urteil nur folgerichtig. Zur wirklichen Lösung des Problems ist ein grundsätzliches Umdenken erforderlich. Solange hochmotorisierte Autos von der Werbung und auch von der Gesellschaft hofiert werden, solange eine hohe Motorisierung Bewunderung statt Entsetzen auslöst, solange wird es auch Raser geben.

Hans-Georg Kleinmann □



Bio-Hybrid. [Quelle: Schaeffler AG]