

**SPD-Fraktion  
CDU-Fraktion  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Fraktion Die Linke  
Thomas Geffe, GUTE Wählergruppe  
Maria Tillessen, FDP  
in der Bezirksvertretung Innenstadt**

Herrn Bezirksbürgermeister  
Andreas Hupke

Herrn Bürgeramtsleiter  
Dr. Ulrich Höver

Frau Oberbürgermeisterin  
Henriette Reker

**Köln, 4. Juni 2018**

**Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung des Rates und der Bezirksvertretungen  
der Stadt Köln**

Sehr geehrte Herren, sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

wir bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der BV Innenstadt zu setzen:

**Fußgängerbeauftragte\*r für die Stadt Köln**

Die Bezirksvertretung Innenstadt fordert den Rat der Stadt Köln auf, in Entsprechung zum Fahrradbeauftragten die Funktion eines/einer Fußgängerbeauftragten zu schaffen, die als Anwältin für die Belange der Fußgänger\*innen z.B. die Instandhaltung und Planung der städtischen Verkehrsinfrastruktur begleitet.

**Begründung**

Unumstritten gehört das Zufußgehen zu den nachhaltigsten und ökologisch saubersten Mobilitätsformen. Jeder und jede ist (auch) Fußgänger\*in. Das zügige Vorankommen als Fußgänger\*in bietet genauso ein Stück Lebensqualität wie das entspannte Flanieren in Fußgängerzonen.

In Köln Mobil 2025 hat sich die Stadt das Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2025 67 % der Verkehre zu Fuß, per Rad oder ÖPNV (der sog. Umweltverbund) erfolgen sollen. Leider werden aber bei der Instandhaltung und Planung der Verkehrsinfrastruktur oder bei Baustelleneinrichtungen die Belange der Fußgänger\*innen sträflich vernachlässigt. Nur einige Beispiele seien hier genannt:

- So wurde in den letzten Jahren im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt

das Radwegenetz deutlich ausgebaut (was ausdrücklich gut und wichtig ist!) – leider zum Teil zulasten von Fußgängern (was weniger gut ist!), wenn Fußgängerzonen oder Fußgängerwege (wie kürzlich auf der Deutzer Brücke) für den Radverkehr geöffnet werden. Das heißt: Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen werden gezwungen, sich einen Raum zu teilen und sich trotz hohem Fußgängeraufkommen auf engem Raum zu arrangieren, wodurch Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern vorprogrammiert sind.

Misslich ist zudem die Kommunikation solcher Maßnahmen: In Überschriften und Präsentationen ist dann regelmäßig von der „Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr“ die Rede, wobei gerne unterschlagen wird, wenn eine solche Öffnung nur temporär (in den Abendstunden) erfolgt und sich der Radverkehr am Tempo der Fußgänger\*innen zu orientieren hat.

Für Fußgänger\*innen, gerade für ältere und behinderte Menschen, bedeutet diese Situation eine deutliche Belastung, weil sie gezwungen sind, selbst in Fußgängerzonen Radverkehr zu antizipieren. Was also die Öffnung von Fußgängerzonen für Fußgänger\*innen bedeutet, kommt in der Diskussion über solche Maßnahmen entschieden zu kurz.

- Infrastrukturen für den ruhenden Radverkehr werden oft auf Bürgersteigen und damit wieder in dem Raum realisiert, der eigentlich den Fußgänger\*innen barrierefrei zur Verfügung stehen sollte.
- In der Stadtplanung wird gerne Shared Space zum Zauberwort eines harmonischen Miteinanders der Verkehrsteilnehmer\*innen stilisiert. Dabei kritisieren sowohl Behindertenvertreter wie zukunftsorientierte Verkehrsplaner die gemischte Fläche als Leitmodell der Verkehrsplanung. So ist beispielsweise der entspannte Umgang von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in Kopenhagen auf eine klare Funktionstrennung zurückzuführen: Gute Radwege, -spuren oder -straßen, auf denen andere Verkehrsteilnehmer\*innen selbstverständlich nichts zu suchen haben – und Fußgängerzonen und Bürgersteige, die zum Flanieren, Pausieren aber auch zum zügigen Weitergehen einladen.
- Für Fußgänger\*innen ist der Weg selten barrierefrei. Werbesegel, Baustelleneinrichtungen, temporäre Verkehrsschilder, aber auch unachtsam abgestellte Fahrräder versperren immer wieder den Weg. Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl sind zu umständlichen Slalomparcours gezwungen. Betroffen sind damit gerade diejenigen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Negativbeispiele in jüngster Zeit waren und sind die autofahrerzentrierte Fußgängerlenkung während der Baumaßnahmen am Kurt-Hackenbergs-Platz, die ständig wechselnde Wegführung zum Rathaus oder die Baustelleneinrichtung um den WDR an der Nord-Süd-Fahrt.
- Viele Zonen, die sich Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen teilen müssen, sind weder für Radfahrer\*innen noch für Fußgänger\*innen eine Freude: Am Rheinufer oder auf der Hohenzollernbrücke kann jeder täglich diese Erfahrung machen.

Die Beispiele machen deutlich, dass es wichtig ist, bei einer integrierten Verkehrsplanung die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\*innen mit ihren Bedürfnissen und

spezifischen Verhaltensweisen zu berücksichtigen. Mit dem Fahrradbeauftragten hat die Stadt schon einen wichtigen Akteur, der Fahrradprojekte vorantreibt, Belange von Radfahrer\*innen in der Verkehrsplanung vertritt und als Ansprechpartner für die Radfahrerverbände fungiert. Was jedoch fehlt, ist ein Pendant für die Interessen der Fußgänger\*innen – gleichsam ein städtischer „Fußgängerversteher“. Modell für eine/einen Fußgängerbeauftragte\*n könnte die Stadt Wien sein, in der es seit 2013 eine eigene Fußgängerbeauftragte gibt.

Zudem wäre die Einsetzung eines Fußgängerbeauftragten der erste Schritt auf dem Weg zu einem neuen Amt für „Fuß- und Radverkehr“, wie er vom Rat im Rahmen der Diskussionen zur Luftreinhaltung empfohlen worden ist (3428/2017).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Regina Börschel	Ralf Uerlich	Antje Kosubek	Michael Scheffer
SPD-Fraktion	CDU-Fraktion	Bündnis 90/Die Grünen	Fraktion Die Linke

Thomas Geffe GUTE Wählergruppe	Maria Tillessen FDP
-----------------------------------	------------------------