

Gleichlautend an



Bündnis 90 / Die GRÜNEN

in der Bezirksvertretung Köln-Mülheim

Wiener Platz 2a

51065 Köln

Herrn Bezirksbürgermeister

Norbert Fuchs

-Stadtbezirk Mülheim-

Frau Oberbürgermeisterin

Heriette Reker

-Rathaus-

Antrag

23.08.2021

*Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,
sehr geehrter Frau Oberbürgermeisterin,*

die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** in der Bezirksvertretung Mülheim bittet Sie, den nachfolgenden Antrag in die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufzunehmen.

Sofortprogramm „Klimanotstand ernstnehmen – Verkehrswende in Köln-Mülheim anpacken“

Die Bezirksvertretung möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird aufgefordert, das Radverkehrskonzept für den Bezirk Mülheim unverzüglich fertigzustellen, sodass es im Jahr 2021 von den politischen Gremien beschlossen werden kann. Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich nach der Beschlussfassung mit der Einrichtung der in ihm konzeptionierten („potentiellen“) Fahrradstraßen zu beginnen.
2. Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich, in jedem Falle im Jahr 2021, mit der Planung durchgängiger, baulich getrennter, grundsätzlich geradlinig verlaufender, mindestens 1,50 Meter breiter Radwege beidseitig entlang der Bergisch Gladbacher Straße zu beginnen und einen Zeitplan für die schnellstmögliche Fertigstellung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich, in jedem Falle im Jahr 2021, mit der Feinplanung bzw. dem Bau der Radpendelroute Leverkusen/Köln zu beginnen

4. Die Bezirksvertretung fordert, den Streckenverlauf der geplanten Radpendelroute zwischen Bergisch Gladbach und Köln in der Variante der Bürgerinitiative festzulegen. Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich, spätestens im Jahr 2022 mit der Feinplanung/dem Bau der Radpendelroute Bergisch Gladbach/Köln zu beginnen.
5. Die Verwaltung wird aufgefordert, auf dem Clevischen Ring stadteinwärts zwischen der Bushaltestelle Von-Lohe-Straße und Kreuzung Markgrafenstraße unverzüglich einen Popup-Radweg einzurichten.

Begründung:

Die Welt befindet sich in einer Klimakrise. Wir erleben Temperaturanstiege in dramatischem Ausmaß. Einerseits scheint das Ziel des Pariser Klimaabkommens, den globalen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, in immer weitere Ferne zu rücken, andererseits gibt es immer noch die Möglichkeit und die Pflicht zu handeln. Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 24. März 2021 deutlich gemacht, dass es ein Grundrecht auf Klimaschutz gibt. Dieses Grundrecht haben alle staatlichen Ebenen einschließlich der Kommunen zu schützen – so fordert es das Grundgesetz. Die Stadt Köln hat deshalb bereits am 9. Juli 2019 den Klimanotstand ausgerufen. Doch das reicht nicht. Es ist an der Zeit, auf die Reden, Gipfeltreffen, Beschlüsse und Gerichtsentscheidungen Taten folgen zu lassen. Auch in Mülheim.

Der kommunale Spielraum, auf die Klimakrise zu reagieren, ist begrenzt. Vor allem in der Verkehrspolitik besteht jedoch die Möglichkeit zu gestalten. Möchte Kommunalpolitik einen substantiellen Beitrag zum Klimaschutz leisten, muss sie klimaschonende Mobilität konsequent und prioritär fördern. Mit dem beantragten Sofortprogramm stellt sich die Bezirksvertretung Mülheim deshalb ihrer klimapolitischen Verantwortung und ihrer grundrechtlichen Verpflichtung.

Die Zeit zu handeln ist jetzt. Dies gilt umso mehr, als dass durch Bundesgesetze und das kürzlich beschlossene nordrhein-westfälische Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Fördergelder für Radwege in nie dagewesenem Ausmaß zur Verfügung stehen. Noch nie konnte die Verkehrswende im Hinblick auf die kommunalen Finanzen ressourcenschonender umgesetzt werden.

Trotz der erkennbaren Bemühungen von Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung dauert die Verkehrswende noch deutlich zu lange. Zeit, die wir nicht mehr haben. Mit jedem Jahr, in dem der CO₂-Ausstoß nicht deutlich reduziert wird, verlagern wir die historische Aufgabe der Reduktion der Treibhausgase auf die zukünftigen Generationen. Die Klimakrise ernst nehmen, heißt deshalb jetzt zu ihrer Abwendung alle verfügbaren Ressourcen zu mobilisieren. Das schließt eine Bündelung von kommunalen planerischen Ressourcen auf die Verbesserung des Geh-, Rad- und ÖPNV-Verkehrs ein.

Eine Verbesserung der radverkehrlichen Infrastruktur ist dringend erforderlich. Köln belegte im ADFC-Fahrradklimatext unter den Großstädten mit über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern den letzten Platz – und vieles spricht dafür, dass die Situation für Radfahrende in Mülheim sogar unter dem Kölner Durchschnitt liegt. Eine Attraktivierung des Radverkehrs

entspricht deshalb auch den Empfehlungen des Köln Mobil 2025-Konzepts der Stadt Köln (<https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>, S. 22).

Zu 1:

Die Bezirksvertretung erkennt an, dass das sich noch im Erarbeitungsstadium befindliche Radverkehrskonzept für den Bezirk Köln Mülheim eine wichtige Grundlage für zukünftige verkehrspolitische Entscheidungen darstellt. Unter Verweis auf dieses Konzept wurden bereits mehrfach verkehrspolitisch sinnvolle Entscheidungen bis zur Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes vertagt. Aus diesem Grund ist die Fertigstellung schnellstmöglich anzuvisieren. Nur so kann die Verkehrswende sowohl zügig als auch ganzheitlich angepackt werden.

Allerdings müssen verkehrliche Vorhaben bis zur Fertigstellung nicht völlig zum Ruhen kommen. Bereits jetzt können und müssen große verkehrliche Vorhaben, die in jedem Fall und unabhängig vom Radverkehrskonzept sinnvoll sind, angegangen werden (vgl. Punkte 2-5). Eine weitere Verzögerung dieser Maßnahmen wird dem Klimanotstand nicht gerecht.

Nach der Beschlussfassung muss unverzüglich die Umsetzung angegangen werden. Besonderer Bedarf und zügige Handlungsmöglichkeiten bestehen insbesondere im Hinblick auf Fahrradstraßen, da hierfür keine umfangreichen baulichen Veränderungen vonnöten sind. Mülheim verfügt Stand jetzt über **eine** einzige, im Jahr 1993 eingerichtete kurze Fahrradstraße (auf einem kleinen Teil des Johannesweges in Höhenhaus). Das ist offensichtlich völlig unzureichend und wird weder dem tatsächlichen noch dem gewünschten Radverkehrsaufkommen in unserem Bezirk ansatzweise gerecht.

In den bekannten Entwurfsversionen des Radverkehrskonzeptes ist ein grundsätzlich zufriedenstellendes Netz von Fahrradstraßen konzeptioniert. Deren Umsetzung muss 2021 beginnen.

Zu 2:

Unabhängig vom Radverkehrskonzept und unabhängig von etwaigen Radverkehrsschnellwegen zwischen Bergisch Gladbach und Köln dürfte unstrittig sein, dass der Bergisch Gladbacher Straße als Ost-West-Achse und Straße mit vielen Läden eine überragende verkehrliche Bedeutung auch für den Radverkehr zukommt. Der gegenwärtige Zustand ist aus radverkehrlicher Sicht über den weitesten Teil der Bergisch Gladbacher Straße absolut inakzeptabel. Die Wegführung schlängelt sich, Radwege sind zu schmal, von anderen Verkehrsarten nicht hinreichend getrennt, zugeparkt, mit Pflanzen bewachsen, unübersichtlich, enden teilweise. Z.T. müssen sich Radfahrende und zu Fuß gehende den gleichen engen Weg teilen. Derartige Infrastruktur verhindert, dass Menschen Fahrrad fahren. Nicht nur ist es unbequem, es ist gefährlich.

Dass eine Hauptverkehrsachse, zumal eine Bundesstraße, über einen sicheren, baulich getrennten und durchgängig gestalteten Fahrradweg verfügt, sollte eine Selbstverständlichkeit sein. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der hohen kraftfahrzeugverkehrlichen Belastung der Straße. Die Realisierung akzeptabler Fahrradwege könnte auch zu

Verlagerungseffekten aufs Fahrrad und damit auch zu einer Verbesserung für Autofahrerinnen und Autofahrer führen.

Zu 3:

An der Bedeutung von Radpendelrouten für einen sicheren und schnellen Radverkehr bestehen keine Zweifel. Auch an der Bedeutung der Verkehrsachse zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen bestehen keine Zweifel. Da über die Streckenführung dieser Radpendelroute Einigkeit besteht, spricht nichts dagegen, unverzüglich mit ihrer Realisierung zu beginnen.

Zu 4:

Das Planungstempo des Radschnellwegs wird der Klimakrise und der Bedeutung einer sicheren und komfortablen Fahrradverbindung zwischen Bergisch Gladbach und Köln nicht ansatzweise gerecht. Bereits heute besteht angesichts der Inanspruchnahme der Strecke durch den Radverkehr ein großer Bedarf an einer qualitativ hochwertigen Verbindung. Dieser Bedarf wird zukünftig zunehmen.

Die Bezirksvertretung erkennt an, dass die Phase der Konzeptionierung an dieser Strecke vorbei ist. Nun ist die Zeit der Entscheidung und der Umsetzung.

Bei der Entscheidung für eine bestimmte Streckenführung sollten insbesondere die Bedarfe ihrer potentiellen Nutzerinnen und Nutzer in den Blick genommen werden. Für diese ist insbesondere wichtig, dass ein entsprechender Weg wohn- und arbeitsortnah verläuft. Niemand möchte einen langen (Um-)Weg fahren, um zum Radschnellweg zu gelangen. Wichtig ist auch, dass ein Wechsel in den ÖPNV ohne große Umwege möglich ist – z.B. im Falle von Wetterumschwüngen oder von Fahrradpannen. Schließlich ist es von Vorteil, wenn der Weg bereits bekannt ist, weil dann die Hürde, ihn (verstärkt) zu benutzen, geringer ist. Außerdem können die baulichen Veränderungen in diesem Fall gering ausfallen, was eine zügigere Umsetzung des Vorhabens verspricht.

Alle diese Punkte sprechen eindeutig für den Wegführungsvorschlag der „Initiative Radschnellweg Bergisch Gladbach – Köln“. Auf diesen sollte sich deshalb unverzüglich geeinigt werden. Der Weg führt entlang der Straßenbahnlinien 18 und 3 und wird bereits heute von über 2.000 Personen pro Tag in Anspruch genommen. Nur mit dieser Variante wird es gelingen, schnell weitere Personen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen.

Mit der Umsetzung sollte sodann auch aus den unter 3. genannten Gründen unverzüglich begonnen werden.

Zu 5:

Der Clevische Ring hat nicht nur für den motorisierten Individualverkehr große Bedeutung, sondern auch für Rad Fahrende. Dieser Bedeutung wird die bisherige Radwegführung nicht im Ansatz gerecht. In dem o.g. Abschnitt ist überhaupt kein Fahrradweg vorhanden. Das ist absolut unangemessen und äußerst gefährlich. Derartige verkehrliche Situationen halten Menschen verständlicherweise davon ab, das Fahrrad zu benutzen, da sie sie zwingen, auf die schnell befahrene Straße auszuweichen. Perspektivisch muss – entsprechend der Nummer 2

dieses Antrags – ein sicherer, baulich getrennter, ausreichend breiter und durchgängiger Radweg entlang des Clevischen Rings geschaffen werden. Bis zur Realisierung werden allerdings etliche Jahre vergehen. Doch die Klimakrise ist jetzt. Es ist deshalb unumgänglich, mittels eines Popup-Radweges die für den Radverkehr schlimmsten Gefahrenstellen zu entschärfen.

gez. Winfried Seldschopf

gez. Sabine Ulke