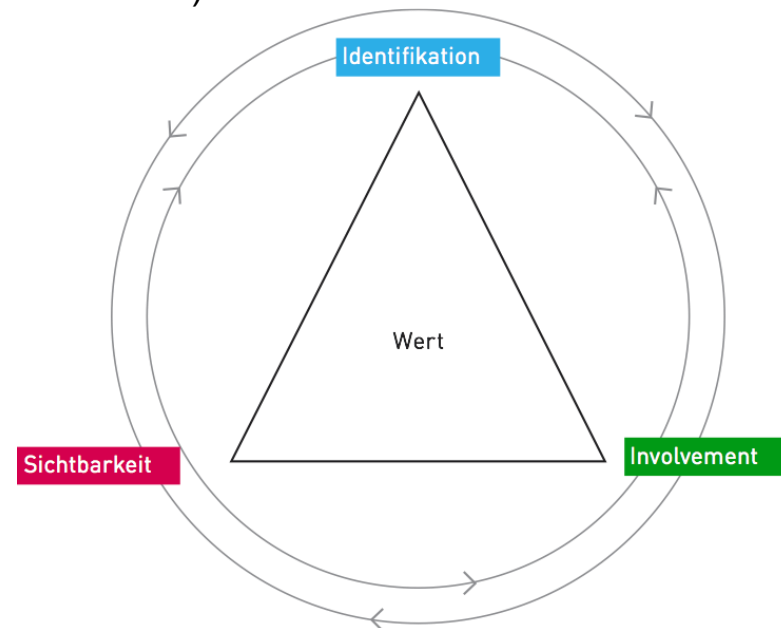

Workshop A1:

**Den Radverkehr zum Thema machen
und die Kölner auf's Rad locken**

RADKOMM
Kölner Forum Radverkehr
20.06.2015
Wigand von Sassen

Ansätze für erfolgreiche Kommunikation

- **Positive** Kommunikation ist wichtig – nicht so viel über Probleme reden!
- Weiche Maßnahmen können „hardware“ nicht ersetzen, aber ideal ergänzen
- Thema **Verkehrssicherheit**: positiv / ohne erhobenen Zeigefinger kommunizieren
- **Anlässe schaffen**, um den Radverkehr zum Thema zu machen:
 - Neue Zielgruppen ansprechen (nicht nur die, die eh schon radeln...)
 - Veranstaltungen zum Mitmachen und Ausprobieren
 - Klassische PR-Arbeit
- Wie ließe sich das Kommunikationsdreieck in Köln anwenden?



Rahmenbedingungen des Kölner Radverkehrs

- Welche Besonderheiten gibt es?
 - Infrastruktur / Stadtstruktur
 - Traditionen oder Trends, die man aufgreifen könnte?
 - Welche Argumente wirken am besten?
 - Spezielle Probleme, bei denen der Radverkehr zur Lösung beitragen könnte?
 - Verhältnis: Politik – Verwaltung – Polizei – ADFC – Radfahrer ?
 - Gibt es prominente Vorbilder oder welche, die es werden könnten?
 - Welche relevanten Stakeholder/Initiativen könnten zusammenarbeiten?
 - ADFC / VCD
 - VRS
 - Bike Kitchen
 - Critical Mass
 - Etc.
-

RADL-DEMO

Straßen sind für alle da

VON THOMAS ANLAUF

München soll Radhauptstadt sein? Von wegen, tiefste Provinz. Zwar steigt die Zahl der Fahrradfahrer rasant an, schließlich gilt es als schick, auf diese Weise umweltfreundlich durch die Stadt zu gleiten. Radeln ist zudem auf nahezu allen Strecken schneller, als mit anderen Verkehrsmitteln zu fahren. Aber auf der Straße merkt man fast nichts davon, dass die Stadt auf Radler statt auf Blechlawinen setzt. Die Rosenheimer Straße: eine lebensgefährliche Falle, weil die Radwege abrupt enden. Die Schwandorferstraße: eine Asphaltstrecke, in der kein Platz für Radler ist. Die Lindwurmstraße: für Fußgänger und Fahrradfahrer eine gemeingefährliche Begegnungsstätte.

Die Brennpunkte sind seit Jahren bekannt – im Stadtrat, in der Verwaltung, bei der Polizei. Doch statt die Probleme anzupacken, werden höchstens kaum befahrene Sträßchen in Wohngebieten zu Fahrradstraßen umgewidmet, deren Regeln kaum einer kennt. Genau so wenig wie den Paragrafen 27 der Straßenverkehrsordnung. Dank dieser Bestimmungen dürfen 16 Radler und mehr ganz legal und nebeneinander auf der Straße fahren. Dass Münchner Umwelaktivisten diesen weitgehend vergessenen Paragrafen nun zu Demozwecken auf der Lindwurmstraße nutzen, um Radlern mehr Raum auf Münchens Straßen zu verschaffen, mag einige Autofahrer ärgern, ist aber ihr gutes Recht.

Denn es kann nicht sein, dass sich täglich Hunderttausende Pendler in ihren Autos durch die Stadt stauen, und für Radler und Fußgänger kein Platz ist. Münchens Straßen sind für alle da, und für alle muss Raum geschaffen werden: Breite Gehwege oder Fußgängerzonen für Flaneure. Und für Radler markierte Spuren auf den Straßen mit viel Verkehr. Dafür braucht es keine jahrelangen Untersuchungen von Experten, sondern nur etwas guten Willen und ein bisschen Farbe auf der Fahrbahn. **► Seite R3**

Schon, dass sich dieses Programm Jahr für Jahr wiederholt. Bald wird auch wieder vom Kampf der Nachtschwärmer gegen die Anwohnerguerilla zu hören sein, jener einzigartigen, zeitlosen Komödie, die der Nachwelt als Gärtnerplatztheater in Erinnerung bleiben wird. Und wir hoffen, dass die Freizeitguerilla so schnell nicht ihre Waffen streckt. Das wäre nämlich ein Zeichen dafür, dass der Sommer schon wieder vorbei ist und wir uns andauernd überlegen müssen

VON THOMAS ANLAUF

Nichts geht mehr. Irgendwo da vorne hinter der Bahnunterführung stauen sich die Autos an der Ampel. Und ein Pulk von 40 Radlern steckt ebenfalls im Stau. Ein eigenartiger Anblick: Rechts auf dem holprigen Fahrradweg hinter den Pappeln rauschen einige Radler entlang der Lindwurmstraße stadteinwärts, auf der Straße stehen Radfahrer in Zweierreihen auf der rechten Fahrspur und warten, dass es weiter geht. „Schon erstaunlich, dass sich Autofahrer so was täglich antun“, sagt Martin Glöckner und grinst. Der Chef der Umweltorganisation Green City ist ziemlich gut gelaunt an diesem Donnerstagmorgen. Dem ersten „Radshuttle“ vom Stemmerhof an der Plinganserstraße bis zum Sendlinger Tor schlossen sich doppelt so viele Teilnehmer an wie erwartet.

Von nun an starten die Umwelaktivisten mit Münchner Radl-Pendlern an jedem Werktag um 8.30 Uhr im geschlossenen Verbund in Richtung Altstadt und fahren trotz des Gebots, in der Lindwurmstraße den Radweg zu benutzen, zu zweit nebeneinander auf der Straße. Dank Paragraph 27 der Straßenverkehrsordnung ist das ab einer Gruppe von 16 Radlern ausdrücklich erlaubt. „Man kann sich nett unterhalten“, sagt eine Sendlingerin nach dem ersten Radshuttle. „Allerdings ist man auch ganz schön langsam – wegen der Autos.“ Tatsächlich braucht der Corso für die Strecke 15 Minuten, wer zügig über den Radweg fährt, höchstens sieben.

„Unser Wunsch ist, dass sich auch auf anderen Straßen Radler zusammenschließen.“

Aber Geschwindigkeit ist auch nicht das Ziel der Aktion. Green City und die Shuttle-Teilnehmer fordern damit Radsparen auf der Lindwurmstraße statt enge Radwege, die sie sich oft mit Fußgängern teilen müssen. Die stark befahrene Straße ist ein Brennpunkt für Radler und Fußgänger gleichermaßen. Das ist im Rathaus bekannt, aber „die derzeitige Stadtregierung aus CSU und SPD hat bislang keine Lösung vorgelegt“, sagt Andreas Schuster, Mobilitäts-Experte bei Green City. Deshalb habe sich die Umweltorganisation nun selbst um eine Lösung gekümmert. „Unser Wunsch ist, dass sich das Angebot etabliert und sich womöglich auch auf anderen Münchner Straßen Radler zusammenschließen“, sagt Martin Glöckner.

Die Grünen im Münchner Stadtrat argümentierten auf die Aktion am Donnerstag um-

Glücklich strampelnd dem Stau auf der Spur

Im Pulk auf der Lindwurmstraße fährt es sich zwar viel langsamer als auf dem Radweg, aber Geschwindigkeit ist auch nicht das Ziel der Aktion. Die Umwelaktivisten von Green City wollen mehr erreichen – stets im Einklang mit der Straßenverkehrsordnung



Im Konvoi über die Lindwurmstraße: Am Donnerstag fahren Aktivisten der Umweltorganisation Green City und Münchner Radler ganz legal im Verbund auf der Straße statt auf dem Gehweg. Der „Radshuttle“ startet werktags um 8.30 Uhr am Sendlinger Berg. **10/106 LUKAS BARTH**



gehend und forderten, je eine Fahrspur in der Lindwurmstraße für Radler zu reservieren. Zudem soll die Verwaltung alle Ein- und Ausfallstraßen zwischen Altstadt und Mittlerem Ring daraufhin untersuchen, wie „die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr verbessert wird“. Die Grünen nennen den Rad-Verbund von Green City „ein positives Beispiel für zivilen Gehorsam“, da sich die Radler im Einklang mit der Straßenverkehrsordnung auf der Straße fortbewegen. Und das Radeln „auf dem skandalös engen und in schlechtem Zustand befindlichen Radweg“ sei eine „gefährliche Zumutung für Fahrradfahrer und Fußgänger“.

Die Rosenheimer Straße und die Nord-Süd-Querung der Altstadt haben im Planungsreferat Vorrang

Das Planungsreferat hat seit zwei Jahren den Auftrag, Lösungen für die Lindwurmstraße zu erarbeiten: „Sie steht auf unserer To-do-Liste, aber vorrangig sind die Rosenheimer Straße und die Nord-Süd-Querung der Altstadt“, sagt Planungssprecher Thorsten Vogel. In der Radspur-Frage sind sich bei der Lindwurmstraße ohnehin auch die Fraktionen nicht einig. „Davon, eine Autospur wegzunehmen, halte ich nichts“, sagt der verkehrspolitische Sprecher der CSU-Fraktion Michael Kuffer. Eigene Radsuren wie in der Kapuzinerstraße brauche es auf der Lindwurmstraße nicht. „Wir haben dort genügend Parallelrouten für Radfahrer“, sagt Kuffer. FDP-Politiker Michael Mattar, der auch Vorsitzender der Fraktion „Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung“ ist, sieht „schon die Notwendigkeit, mehr Platz für den Fahrradverkehr zu schaffen – aber nicht zu Lasten des fließenden Verkehrs“. In der Lindwurmstraße müsste man dafür auf einer Seite die Parkplätze streichen. Doch dazu müssten auch zahlreiche Bäume gefällt werden. Der SPD-Verkehrsexperte Ingo Mittermaier sieht durchaus einen Bedarf für breitere Radwege an der Lindwurmstraße. „Persönlich halte ich es aber auch durchaus für charmant, dort die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben“. Schnelle Radler dürften dann auf die Straße ausweichen, langsame könnten weiterhin den schmalen Radweg benutzen.

Für die Radlergruppe, die am Donnerstagmorgen ganz entspannt am Sendlinger Tor ankamen, war eine Erkenntnis des ersten Corsos fast schon verblüffend: Als die letzten des Pulks bei Rot ganz legal über eine rote Ampel fuhren, hupte lediglich ein Autofahrer.