

[Bitte ausfüllen] Ansprechpartner*in FDP und Kontaktinformationen für Rückfragen

1. Stellenwert

Das Fahrrad ist dafür geeignet, kurzfristig und kostengünstig einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme und zur Luftreinhaltung zu leisten. Der Radverkehr in Köln sollte daher in besonderem Maße gefördert werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Für die urbane Mobilität wird der Radverkehr immer wichtiger. Während Autos im Stau stehen und größtenteils auch noch nicht klimafreundlich fahren, ist die Fahrradmobilität emissionsfrei und platzsparend und damit für die Umgestaltung des Verkehrs in Köln ein wichtiger Baustein.

2. Radwegenetz

In Köln fehlt ein durchgängiges und flächendeckendes Netz von sicheren und komfortablen Radwegen. Die Verwaltung kommt beim Ausbau der Radfahrinfrastruktur nicht schnell genug voran. Die Politik muss ein Aktionsprogramm mit verbindlichen Zeit- und Zielvorgaben beschließen. Der Fortschritt bei der Umsetzung soll jederzeit online nachprüfbar sein.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Für Radfahrerinnen und Radfahrer muss ein eigener Raum geschaffen werden, in dem sie von Autofahrern stärker wahrgenommen werden. Ein ganzheitliches Fahrradkonzept muss aus logischen, durchgehenden Verbindungen bestehen. Die FDP will in Köln ein geschlossenes Netz aus Radwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn dürfen ebenso wie die klassischen Radwege nicht unvermittelt enden, sondern müssen überall eine sinnvolle Anbindung erhalten.

3. Radverkehrskonzept

Ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept muss innerhalb der nächsten Legislaturperiode fertig werden. Alle darin enthaltenen Maßnahmen müssen mit Zeitvorgaben hinterlegt und die notwendigen Ressourcen beschlossen sein.

Zustimmung Ablehnung Neutral

In mehreren Kölner Stadtbezirken sind bereits Radverkehrskonzepte beschlossen worden, deren Umsetzung aber zu langsam geht. Die FDP will, dass die Verwaltung hier schneller wird und dass für die Stadtbezirke, in denen es noch kein Radverkehrskonzept gibt, ein solches möglichst schnell erarbeitet wird. Um dies umsetzen zu können, muss die Stadtverwaltung zunächst mehr Fachpersonal einstellen. Erst danach kann ein sinnvoller Zeitplan erstellt werden.

4. Pendlerrouten

Die umliegenden Städte müssen durch Radwege in Radschnellwegqualität innerhalb der nächsten fünf Jahre angebunden werden, um Autopendler*innen zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Ein wesentlicher Teil des Berufsverkehrs in Köln wird durch Einpendler aus dem Umland verursacht. Um diesen das Umsteigen aufs Fahrrad zu erleichtern, will die FDP, dass Radschnellwege aus allen Richtungen in die Kölner Innenstadt angelegt werden. Der Radschnellweg aus Frechen ist das erste Projekt, aus dem die richtigen Schlussfolgerungen auf weitere Projekte aus Richtung Bergisch Gladbach, Leverkusen, Troisdorf, Dormagen usw. zu übertragen sind.

5. Vision Zero

Die „Vision Zero“ steht dafür, dass es keine Toten und Schwerverletzte im Straßenverkehr geben soll. Auch in Köln muss die Verkehrssicherheit an höchster Stelle stehen. Die Unversehrtheit von Menschen ist wichtiger als der Verkehrsfluss oder die Angst vor Stau. Die „Vision Zero“ muss verpflichtende Grundlage des Verwaltungshandelns werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die FDP unterstützt die "Vision Zero". Wir sind uns aber auch darüber im klaren, dass Unfälle durch menschliche Fehler niemals ganz zu vermeiden sein werden. Unsere Straßen werden vor allem durch elektronische Hilfsmittel sicherer, z.B. Warnsysteme für LKW-Fahrer beim Rechtsabbiegen. PKWs werden in Zukunft stärker untereinander kommunizieren. Auch Fahrräder sollten in Zukunft ein solches Tool erhalten, damit sie von PKWs automatisch erkannt werden.

6. Tempo 30

Tempo 30 führt zu weniger Unfällen und weniger Schwerverletzten, weniger Lärm und höherer Aufenthaltsqualität in der Stadt. Tempo 30 sollte zur Regelgeschwindigkeit im Kölner Stadtgebiet werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die FDP will den Verkehrsfluss verbessern, um Staus und die dadurch verursachten Abgabe zu verringern. Zu einem besseren Verkehrsfluss trägt auch bei, dass in der Stadt in der Regel Tempo 50 erlaubt ist. In Wohngebieten, wo der Verkehr beruhigt werden soll, ist die Ausweisung von Tempo-30-Zonen sinnvoll. Tempolimits müssen immer an die Bedingungen vor Ort angepasst sein.

7. Falschparken

Radwege und Gehwege in Köln sind oft zugeparkt. Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende werden dadurch behindert und gefährdet. Die Politik muss sich dafür einsetzen, dass Falschparken durch Verkehrsdienst und Polizei konsequenter geahndet wird – in allen Bezirken.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Falschparker auf Radstreifen, Rad- und Gehwegen behindern andere Verkehrsteilnehmer und haben zum Teil gefährliche Ausweichmanöver zur Folge. Der Ordnungsdienst der Stadt Köln muss personell verstärkt werden, damit solche Verstöße häufiger und schneller verfolgt werden und damit auch der Abschreckungseffekt verstärkt wird. Die Polizei sollte sich allerdings auf andere wichtige Aufgaben konzentrieren.

8. Baustellen

Bei Baustellen sind die Umleitungen für Rad- und Fußverkehr oft nicht ausreichend breit, deutlich und sicher. Die Verwaltung muss viel häufiger Fahrspuren als Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr öffnen. Eingerichtete Baustellen müssen intensiver kontrolliert werden, und über die Ergebnisse ist regelmäßig öffentlich zu berichten.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Wenn Geh- oder Radwege für Baustelleneinrichtungen gesperrt werden müssen, muss für eine angemessene Alternative gesorgt werden. Die entsprechenden Einrichtungen müssen vom zuständigen Amt geprüft werden. Ein öffentlicher Bericht ist dazu nicht notwendig; dies wäre unnötige neue Bürokratie. Die Mitarbeiter können ihre Zeit besser nutzen für die Vor-Ort-Prüfungen.

9. Kampagnen

Radfahrende werden im Straßenverkehr oft nicht als gleichberechtigt wahrgenommen und werden auch dadurch zu Unfallopfern. Stadt und Polizei müssen mit verursacherbezogenen Kampagnen Aufklärungsarbeit leisten. Autofahrer*innen müssen sensibilisiert werden für Unfallursachen wie unzureichenden Überholabstand, fehlenden Schulterblick beim Abbiegen oder Unachtsamkeit beim Ein- und Ausparken und beim Öffnen von Autotüren.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die FDP unterstützt die Durchführung von Kampagnen zur Aufklärung von Autofahrern wie auch von Radfahrern zu Fehlverhalten im Verkehr.

10. Beschlüsse

Wenn Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs beschlossen werden, muss dabei auch der notwendige Investitions- und Personalbedarf bereitgehalten werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die FDP setzt sich für personelle Verstärkungen in den zuständigen Ämtern ein. In den jeweiligen Haushalten müssen die angemessenen Mittel bereitgestellt werden.

11. Budget

Der ADFC Bundesverband fordert, mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr für die Förderung des Radverkehrs auszugeben. Angesichts des großen Nachholbedarfs in Köln ist dies das Mindeste, was die Politik beschließen sollte.

Erläuterung: Logisch, aber nicht selbstverständlich: Natürlich dürfen nur Ausgaben berücksichtigt werden, die dem Radverkehr unmittelbar zugutekommen. Die ohnehin anstehende Erneuerung alter Ampelanlagen gehört beispielsweise nicht dazu.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Es ist nicht sinnvoll, einen fixen Betrag festzulegen. Die FDP setzt sich dafür ein, den finanziellen Bedarf für die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und diese Mittel dann im Haushalt bereitzustellen.

12. Bevorzugung Kfz

Der Autoverkehr wurde über viele Jahrzehnte bei der Verkehrsplanung bevorzugt. Diese Bevorzugung muss umgehend beendet werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Diese Position ist mittlerweile allgemeiner Konsens. Die FDP legt aber Wert darauf, dass Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, wie z.B. Pendler aus ländlichen Gebieten oder Menschen mit Behinderungen, nicht diskriminiert werden. Die Politik darf nicht durch radikale Maßnahmen die Wählerinnen und Wähler in die Arme extremistischer Parteien treiben.

13. Weniger Kfz-Verkehr

Es gibt zu viele Autos in der Stadt. Der innerstädtische Autoverkehr muss reduziert werden, ebenso der Durchgangsverkehr.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Damit mehr Menschen Bus und Bahn nutzen, muss das Angebot im ÖPNV verbessert werden. Dazu gehört auch ein massiver Ausbau des Park&Ride-Systems.

14. Verkehrsplanung

Verkehrsplanung muss sich an den Zielen der Verkehrswende orientieren – nicht alleine an den Verkehrsverhältnissen, die man heute vorfindet oder an veralteten Verkehrskonzepten.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Da Straßen oft für Jahrzehnte gebaut werden, muss sich die Verkehrsplanung schon heute fragen, wie der Verkehr im Jahr 2050 aussehen wird, und die Verkehrswege entsprechend planen.

15. Beteiligung

Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie der Verbände bei der Verkehrsplanung ist wichtig. Die bestehenden Beteiligungsformate müssen ausgebaut und weiterentwickelt werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Bürgerbeteiligung ist wichtig, kann aber nicht bei jeder kleinen Maßnahme durchgeführt werden. Dies würde zu viel städtisches Personal binden und die Maßnahmen zu sehr verzögern. Die FDP setzt sich dafür ein, bei allen größeren und großen Maßnahmen die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen.

16. Neue Stadtviertel

Bei der Entwicklung neuer und bei der Überplanung alter Stadtviertel muss die Verkehrsanbindung über ÖPNV und Rad(schnell)wege von Anfang an sichergestellt sein.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Das ist heute allgemeiner politischer Konsens.

17. Planungsprioritäten

Bei der Planung von innerstädtischen Straßen muss der Verkehrsraum von außen nach innen gedacht werden: Zuerst erhalten Fußgängerinnen und Fußgänger ausreichend Platz, dann der Radverkehr. Was übrig bleibt, kann für Kraftfahrzeuge verwendet werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Es ist nicht sinnvoll, die verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Es kommt vielmehr darauf an, alles im Zusammenhang zu denken. Welche Verkehrswege werden wo benötigt? Wo fahren Bahnen oder Busse? Wo sind die Hauptverbindungsachsen für Autos? Welche Hauptverbindungsachsen braucht der Radverkehr? Ebenso müssen die Fußgänger eingeplant werden.

18. Flächengerechtigkeit

Damit Radfahrende entspannt und sicher fahren können, brauchen sie mehr Platz, als ihnen heute in Köln zugestanden wird. Es müssen daher Verkehrsflächen umverteilt werden, auch auf Kosten von Autospuren und Autoparkplätzen

Zustimmung Ablehnung Neutral

Auf allen größeren Straßen müssen Radstreifen angelegt werden. Wenn dafür im dicht bebauten Köln kein Platz mehr übrig ist, müssen Flächen des motorisierten Individualverkehrs umverteilt werden. Es ist bei jeder Straße einzeln zu prüfen, auf welche Flächen genau verzichtet werden kann. Wenn Parkplätze wegfallen, müssen Ersatzflächen in Quartiersgaragen geschaffen werden.

19. Konflikte Rad/Fuß

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr gibt es vor allem dort, wo dem Autoverkehr zu viel Platz zugestanden wird.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Diese These lässt sich weder mit den Zahlen der Polizei noch der Stadt Köln belegen. Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr gibt es häufig dort, wo Radwege auf dem Bürgersteig verlaufen. Grundsätzlich treten überall Probleme auf, wo die gegenseitige Rücksichtnahme fehlt.

20. Umwandlung von Fahrspuren

Auf den Kölner Ringen wird eine Fahrspur pro Richtung in einen Radstreifen umgewandelt. Das sollte als Kölner Standard grundsätzlich auf allen Straßen im Stadtgebiet gemacht werden, die mehr als eine Fahrspur pro Richtung haben.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Eine solche Situation lässt sich nicht verallgemeinern. Es muss in jedem Einzelfall geprüft werden, wie die beste Lösung aussieht. Die Umwandlung durch Markierungen ist oft die einfachste Lösung. Die beste Lösung dagegen lässt sich oft nur durch einen Umbau und eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts erreichen.

21. Augenmaß

Es gibt in Köln zu wenig Parkplätze für Autos und zu viele Staus, deshalb sollte der Radverkehr nur dort mehr Platz bekommen, wo der Autoverkehr nicht beeinträchtigt wird und die Parksituation entspannt ist.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Auf allen größeren Straßen müssen Radstreifen angelegt werden. Wenn dafür im dicht bebauten Köln kein Platz mehr übrig ist, müssen Flächen des motorisierten Individualverkehrs umverteilt werden. Es ist bei jeder Straße einzeln zu prüfen, auf welche Flächen genau verzichtet werden kann. Wenn Parkplätze wegfallen, müssen Ersatzflächen in Quartiersgaragen geschaffen werden.

22. Abstellanlagen

Es gibt viel zu wenige Fahrradabstellanlagen in Köln im öffentlichen Raum. Der Bedarf muss innerhalb der nächsten zwei Jahre festgestellt und gedeckt werden. Zusätzliche Anlagen auf Bürgerantrag müssen innerhalb von drei Monaten aufgestellt sein.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die Zahl der Fahrradabstellanlagen muss erhöht werden. Es ist aber nicht sinnvoll, diesen Bedarf bis zu einem Stichtag zu ermitteln, da zu erwarten ist, dass der Bedarf bei einem besseren Radverkehrsnetz weiter steigen wird. Die Zahl muss deshalb immer wieder geprüft und angepasst werden. Die Verwaltung soll entsprechende Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aufgreifen, aber immer gebündelt für einen Bereich umsetzen. Deshalb ist die Frist von drei Monaten zu kurz.

23. Grüne Welle

Dort, wo der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt wurde, sollten auch die Ampeln auf eine grüne Welle für Radfahrende umgeschaltet werden. Auf den Kölner Ringen sollte damit begonnen werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die FDP fordert die Grüne Welle auch für den Radverkehr. Da auf dem Ring ohnehin ein Tempolimit von 30 km/h besteht, ist dieser Bereich ideal geeignet als Testgebiet. Die dabei gewonnenen Erfahrungen können dann für andere Straßen im Stadtgebiet genutzt werden.

24. Mülheimer Brücke

Auf der Mülheimer Brücke sollte eine Spur je Fahrtrichtung für den Radverkehr umgewidmet werden.

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die Mülheimer Brücke ist ein Nadelöhr im innerstädtischen Verkehr. Die zahlreichen Staus dort zeigen, dass zwei Spuren für Autos unverzichtbar sind. Dem Radverkehr stehen Radwege zur Verfügung. Auch wenn deren Verlauf um die Brückenpfeiler herum nicht optimal ist und Unfälle mit Fußgängern begünstigt, so kann man doch insgesamt feststellen, dass für den Radverkehr genug Raum zur Verfügung steht.

25. Hohenzollernbrücke

Die Hohenzollernbrücke sollte auf der Nordseite für den Radverkehr verbreitert werden, und eine direkte Rampe zum Breslauer Platz muss gebaut werden.

Erläuterung: Stellungnahme des ADFC zur Diskussion um die Rampe zum Breslauer Platz: <https://adfc-koeln.chayns.net/news?M=112868627>

Zustimmung Ablehnung Neutral

Die FDP fordert ebenfalls den Bau der Rampe zum Breslauer Platz und hat deshalb die bisherige Vorlage der Verwaltung abgelehnt. Das Problem ist aber, dass die Rampe nicht gebaut werden kann, solange die Bahn ihre beiden neuen Gleise im Hauptbahnhof nicht fertiggestellt hat. Deshalb hat die FDP den Bau eines großen Aufzugs am Rheinufer vorgeschlagen. Damit könnten Radfahrer und Fußgänger barrierefrei auf die Brücke gelangen.

26. Altstadtufer

Das Chaos am Altstadtufer muss in der kommenden Legislaturperiode endlich beendet werden. Die Verwaltung muss den Rheinufertunnel für den Radverkehr öffnen – so wie es seit Jahren geplant ist – oder eine andere oberirdische Lösung wie den Stelzenradweg „Skyride“ finden.

Erläuterung: Weitere Informationen zur Vision eines „Skyride“ am Altstadtufer: <https://adfc-blog.de/2019/05/vision-fur-einen-radweg-in-hochlage-am-kolner-altstadt-ufer/>

Zustimmung Ablehnung Neutral

Eine Lösung am Rheinufer muss gefunden werden. Die FDP setzt sich für einen Ideenwettbewerb ein. Eine Lösung sollte aber nicht das Rheinpanorama beeinträchtigen.