

## Spatenstich zum Umbau der Frankfurter Straße

### Blutige Aussichten

Mit dem ersten Spatenstich am 21. Mai startet nun offiziell der Umbau der Frankfurter Straße, der Mülheimer Geschäftsstraße Nummer 1. Klar ist schon jetzt, dass es alles andere als die angekündigte und vom Rat noch im Jahre 2009 beschlossene Flaniermeile werden wird, dass es bei der jetzigen Automeile bleiben wird. Statt erhoffter Verbreiterung wird den Fußgängern sogar noch der Bürgersteig gekürzt, während die Autos weiterhin mit Tempo 50 am Eiscafe vorbeilärmen. Klar ist auch, dass sich mit einer alleinigen Aufhübschung der Rush-Zone der Niedergang nicht aufhalten lassen wird, die Trading-Down-Situation wird bleiben. Dies ist auch den Anwohner schwer zu vermitteln, die zu 100 % zur Kasse gebeten werden, während die Stadt sich für den Umbau gerne die EU-Fördermittel auszahlen lässt.

Die Initiative »Planung von unten« hatte ein alternatives Konzept, was von der Politik verworfen wurde. Sehr breite Bürgersteige und shared space, Radfahrer und Autos auf eine Fahrspur. Nichts von alledem wurde beschlossen, kein Platz für Fußgänger, weil Radwege dogmatischerweise sein müssen in Köln. Dann verschlimmbesserte Rot-Grün die Verwaltungsvorlage auch noch. Um die Bürgersteige nicht zu drastisch zu kürzen, wurde beschlossen, die Fahrspuren der Autos auf 2,50 m Breite zu verringern.

### Warum eigentlich Radstreifen?

In einem Berichtszeitraum von acht Jahren gab es nur einen einzigen Fahrradunfall auf der Frankfurter-Geschäftsstraße. Fast unglaublich, aber behördlich bestätigt. Es ist aber auch einleuchtend: Weil es keinen Radstreifen gab und die Radfahrerinnen und Radfahrer mitten auf der Straße v o r den Autos fahren durften. Was vor der Frontscheibe sich abspielt, wird von den Pkw- und LKW-FahrerInnen klar und deutlich wahrgenommen, nicht aber was seitlich des Fahrzeuges passiert.

Radwege auf Straßen sind dagegen gefährlich. Fast wöchentlich wird in den Kölner Tageszeitungen von schweren Unfällen berichtet, die manchmal tödlich ausgehen.

Entgegen des von Bürgerinnen und Bürgern entwickelten Alternativkonzeptes werden nun beidseitige Radstreifen gebaut werden. Damit kommt eine gesteigerte Gefahr für Leib und Leben auf die Frankfurter Straße - noch dazu gefördert mit EU-Geldern.

### Warum gefährlich für Leib und Leben?

Generell sind Radwege auf der Fahrbahn gefährlich, weil sie von den AutofahrerInnen nicht gut, teils gar nicht eingesehen werden können. Die größte Gefahr droht hier vom toten Winkel.

Im Speziellen für die Frankfurter Straße:

- Der 50 cm Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos ist zu gering. RadfahrerInnen ist wegen der Gefahr sich plötzlich aufgehender Autotüren bei parkenden Autos vorgeschrieben, mindestens 75 cm einzuhalten.

- Dies ist wiederum bei der 1,25 m - Breite der Radwege nicht möglich, weil die Lenker dann schon auf die PKW-Fahrspur reichen.

- Die sogenannten Rad-Schutzstreifen werden zum Halten und zum Parken missbraucht. Auf der Venloer Straße weiß man ein Lied davon zu singen. Ständig müssen nun zukünftig RadfahrerInnen

notgedrungen auf die Fahrbahnmitte ausweichen, was blutig ausgehen kann. Verrückt: Nach der bestehenden gesetzlichen Regelung darf noch nicht einmal abgeschleppt werden.

- Zum Ein- und Ausparken müssen die PKWs stets den Radstreifen kreuzen. Hier sind die Radfahrerinnen auf Gedeih und Verderben der Sorgfalt der Autofahrer ausgeliefert.

Nun wurde auch noch die Fahrbahnbreite auf 2,50 m verkürzt. Busse und LKW's sind aber genau so breit. Das würde eh schon sehr knapp, wenn zwei Busse oder LKW's aneinander vorbeifahren. Mit der Spiegelbreite von 2,70 m können sie nicht mehr aneinander vorbeifahren, ohne auf den sogenannten Schutzstreifen auszuweichen. Das kann nicht gut gehen, besonders bei dem hohem Bus- und LKW-Aufkommen auf der Frankfurter Straße, die ja eine Bundesstraße ist. Hier wird in Kauf genommen, dass es krachen wird. Bluten werden natürlich nicht die Insassen der Fahrzeuge, sondern die Radfahrerinnen und Radfahrer.

Hätten Politik und Verwaltung tatsächlich eine Flaniermeile, sprich eine zweite Spur für Fußgänger, geplant,  
hätte sie den Gefahrstreifen für Radfahrerinnen weggelassen,  
hätte sie die Radfahrerinnen den 600 m langen Einkaufsbereich weiterhin vor den Autos und Bussen fahren lassen,  
hätte sie »shared space« weiter praktiziert,  
dann hätte es relativ friedlich auf der Mülheimer Geschäftsstraße Nummer 1 bleiben können.

Nun ist abzusehen, dass Blut fließen wird.

---

V.i.S.d.P.: Heinz Weinhausen, Mitglied der Initiative »Planung von unten«, Düsseldorf Str. 74,  
51063 Köln, den 21.05.2013