

Protokoll

Datum:	12.06.2019	Verteiler:	
Ort:	Paul-Ziegler-Zimmer		• Stadtteilforum Sandberg
Teilnehmer:	Vertreter der Parteien, Interessenverbänden, Stadtteilen, Polizei, Stadtverwaltung, Verkehrsbehörde, Uni		• www.bikelog-flensburg.de
Verfasser:	Tim Meyer-König		
Thema:	AK Masterplan Mobilität (MaMo)		

Besprochene Punkte:

Protokoll	1
1 Begrüßung	1
2 Vorstellungsrunde	1
3 Einführung	1
4 Verkehrsberuhigung Norderstrasse (MaMo 15)	1
5 Grüne Welle und Geschwindigkeitskonzept (MaMo 31 und 55)	2
6 Unfallstatistik	2
7 Hafenspitze	3
8 Verschiedenes	3
9 Fazit	3

1 Begrüßung

Frau Takla Zehrfeld begrüßte alle Anwesenden zur 1. Sitzung des AK MaMo und stellt die Moderatorin Emöke Kovac vor.

2 Vorstellungsrunde

Alle Anwesenden stellen sich mit ihrem Namen und ihrer Rolle im AK MaMo vor. Es sind etwa 29 Personen anwesend. Hubert Ambrosius (Ratsmitglied der WiF) tritt als Vertreter des Forums Tarup auf. Ein Mitglied der WiF ist als Fraktionsvertreter anwesend.

3 Einführung

Frank Axen (Stadtverwaltung) präsentiert die Grundzüge des Masterplan Mobilität. Aktuell sind folgende Maßnahmen des MaMo in Arbeit: 15, 17, 18, 20, 22, 27, 31, 55, 32, 33, 37, 63, 71, 79.

Auf der Homepage der Stadt Flensburg gibt es den [Maßnahmenkatalog](#) und den [Abschlussbericht](#) zum Herunterladen.

4 Verkehrsberuhigung Norderstrasse (MaMo 15)

Hannah Köster (Stadtverwaltung) trägt vor und berichtet von der Ausschreibung, die sie zur Zeit vorbereitet. Die Norderstraße kämpft mit vielen Falschparkern, die auf den Fußwegen stehen. Radfahrer weichen aufgrund des Natursteinpflasters auf die Fußwege aus und geraten dort in Konflikt mit den Fußgängern, da der Platz durch die Falschparker beengt wird.

Bis Ende 2019 sollen drei neue Gestaltungsvarianten erarbeitet werden. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die parkenden Autos los zu werden. Die Oberfläche soll nutzerfreundlicher werden, allerdings muss es aufgrund des Stadtbildes wieder Natursteinpflaster werden. Das ganze soll unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit geschehen.

Frank Hamann (Die Link) ergänzt: Der Kontrolldruck gegen Falschparker wird demnächst massiv steigen, da die Polizei vermehrt Falschparker ahnden soll und das Ordnungsamt mehr Mitarbeiter bekommt, die auch außerhalb der üblichen Zeiten kontrollieren.

5 Grüne Welle und Geschwindigkeitskonzept (MaMo 31 und 55)

Joachim Kaulbars (Stadtverwaltung) berichtet vom MaMo Punkt 31, bei dem es explizit darum geht, die Möglichkeit einer grünen Welle für den Radverkehr von der Exe bis zur Hafenspitze zu untersuchen. Verknüpft ist dieser Punkt mit Punkt 55, bei dem es darum geht, innerstädtisch ein Tempolimit von 40 km/h durchzusetzen.

Da bundesweit innerorts 50 km/h gilt, lässt sich dies nicht durchsetzen, also verknüpft die Stadt die beiden Punkte und hat folgendes Projekt ausgeschrieben: Es soll versucht werden eine grüne Welle zu entwickeln, die entlang o.g. Straße für Radler bei 20 km/h gilt und für Autos bei 40 km/h.

Kommentar des Verfassers: Es war von vorneherein absehbar, dass großflächig 40 km/h rechtlich nicht durchsetzbar ist, dieser Fehler ist den Verfassern des MaMo anzukreiden. Dass die Stadtverwaltung daraus allerdings den Schluss zieht, zu versuchen, die beiden Konzepte in einer grünen Welle (die Rede war eigentlich nur von einer für die Radler) zu kombinieren, ist in meinen Augen eine fatale Fehlentscheidung. Auf meine Nachfrage, was denn aus dem im Rahmen des MaMo vielfach genannten Push/Pull-Konzepts¹ wird, entgegnet Frank Axen allen Ernstes, es sei nicht das Ziel des MaMo, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auszubremsen. Es gibt allerdings genug Passagen im MaMo, die dies eindeutig fordern. Meine weitere Frage, welches Verkehrsmittel denn am Ende eine grüne Welle bekommt, wenn sich die beiden Wellen nicht kombinieren lassen wurde lakonisch mit: „Das ist dann eine politische Entscheidung“, beantwortet.

Es gibt die Aussage, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in der Stadt bei 28 km/h liegt. Eine Grüne Welle von 40 km/h wird also entgegen der Ziele des MaMo das Autofahren deutlich attraktiver machen.

6 Unfallstatistik

Herr Addix (Polizei) zeigte die Unfallstatistiken von Radfahrenden. Es ist zu hoffen, dass die Folien demnächst zirkuliert werden, denn sie waren sehr schön anschaulich. Auch wenn die Zeitungen in letzter Zeit vermehrt über Fahrradunfälle berichten, sind ihre Zahlen im Grunde konstant.

Hervorzuheben ist, dass es in den letzten drei Jahren 33 Fahrradunfälle mit Schwerverletzten Radfahrenden zu beklagen gab. In 20 Fällen waren Radfahrende schuld, allerdings waren davon 18 Fälle selbstverschuldet (der Radfahrende verunglückt alleine) und in 2 Fällen waren es Unfälle zwischen zwei Radfahrenden. Die restlichen 13 Fälle bei denen Radfahrende schwerverletzt wurden, entstanden durch die Einwirkung von Kraftfahrzeugen, die dann auch die Unfallverursacher waren.

Es gibt einen leichten Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Nordstrasse/Friedastrasse, die Stelle, wo letztlich ein Radfahrer von einem abbiegenden Auto erwischt wurde. Hier gab es in den letzten drei Jahren drei schwere Unfälle.

Kommentar des Verfassers: Ich finde die Statistik „pikant“, da es in einschlägigen Foren immer wieder heißt, die Radler seien zu unvorsichtig und damit indirekt selber schuld an den Unfällen. Sie müssten besser durch Hinweise darauf aufmerksam gemacht werden, nicht auf ihre Vorfahrt zu bestehen. Die obige Statistik gibt ein deutliches Bild, wenn Autos im Spiel sind, sind sie in obiger Statistik IMMER der Unfallverursacher. Es gibt keinen Unfall, bei dem ein Radfahrer einen Fehler macht und sich darum selbst schwer verletzt.

¹ Push: Alternative Verkehrskonzepte fördern, Pull: Motorisierten Verkehr ausbremsen

7 Hafenspitze

Unabhängig vom MaMo informierte uns Joachim Kaulbars (Stadtverwaltung) darüber, dass auf Anweisung der Verkehrsbehörde demnächst entlang der Hafenspitze der Abschnitt vom Restaurant Hafenschuppen (ex. East Side) bis zum Spielplatz eine temporär begrenzte Fußgängerzone („Öffnungszeiten“ wie der Holm) wird. Es habe zu viele Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern gegeben und der Besitzer des Hafenschuppens wollte seinen Außenbereich gerne auf das erste Fach ausdehnen.

Kommentar des Verfassers: Es war während seines Vortrags schon deutlich erkennbar, wie unangenehm Herrn Kaulbars diese Sache war und sie wurde auch auf Nachfrage nicht besser. Ich muss zugeben, die Hafenspitze ist zu bestimmten Zeiten ein Hotspot, den man als Radfahrender besser umfährt, aber die jetzige Entscheidung ist völlig unbegründet und hinsichtlich des propagierten Ziels „Fahrradstadt“ zu werden dermaßen rückwärtsgewandt und kontraproduktiv, dass man der Stadtverwaltung nur noch ein „geht's noch“ entgegenschleudern kann.

Die Polizei und Verkehrsbehörde begründet diesen Schritt damit, dass es zu viele Konflikte gäbe. Es liegen keine Fakten und keine Statistiken vor. 10 min vorher erzählt uns die Polizei, dass es an der Kreuzung Nordstraße/Friedastraße einen leichten Unfallschwerpunkt gibt (siehe Kap. 6), aber nichts passiert. An der Hafenspitze wird argumentiert, dass es dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer dient, sie für Radfahrende zu sperren und der Herr vom Seniorenrat verweist auf einen Unfall zwischen einem Radfahrenden und einer Frau von vor drei Jahren.

Allen ist bekannt, dass es KEINE vernünftigen und nach Aussage von Herrn Kaulbars noch nicht mal regelkonforme Radwege um die Hafenspitze herum gibt, aber das stört sie nicht, und aufgrund von „Meinungen“ und den Bedürfnissen der dortigen Restaurantbetreiber ist man als Radfahrender zukünftig gezwungen, die Hafenspitze auf untermaßigen Radwegen schlechtesten Qualität zu umfahren.

Getoppt wurde die sich entspannende, hitzige Diskussion von dem Kommentar von Angela Großfeld (CDU): Sie verstehe nicht, wieso Radfahren entlang des gesamten Hafengebiets überhaupt erlaubt sei, es sollte dort überall verboten werden.

Es wird deutlich, dass trotz des MaMo von der Stadtverwaltung keine nachhaltige Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur zu erwarten ist und in diesem Fall wird sie von der Verkehrsbehörde und der Polizei noch überholt.

8 Verschiedenes

Zur Erheiterung noch eine Diskussion (Wortlaut), die sich unter dem Punkt „Verschiedenes“ zutrug:

Pelle Hansen (Die Grünen) erkundigte sich zum neuen Schutzstreifen auf der Munketoft. Es gäbe viele negative Rückmeldungen von Radfahrenden und es gäbe Videos mit engen Überholvorgängen.

Antwort der Polizei: Das ist uns bekannt, aber das ist ja überall so in Stadt, das eng überholt wird.

Alexandra Schütte (Stadtverwaltung): Wir haben überlegt, einen Flyer zur Info zu machen: Was ist ein Schutzstreifen und was eine Fahrradstraße.

Frank Axen (Stadtverwaltung): Es soll eine Einweihungsfahrt geben, eventuell medial begleitet mit Infos für MIV zur Verhaltensweise.

Nissen (Verkehrsbehörde): Hinweisschilder können wir nicht aufstellen, ist nicht regelkonform.

9 Fazit

Der erste AK MaMo war rückblickend eine herbe Enttäuschung. Die Stadtverwaltung wünscht sich dadurch eine Art Beirat, der die Maßnahmen des MaMo hinsichtlich der Politik bestärkt und legitimiert. Vorgetragen bekamen wir heute allerdings nur Sachstandsberichte. Die Möglichkeit einer Einflussnahme war sehr begrenzt.

Nächster Ak MaMo: 04.09.2019, 16:00