

An: Frank Axen, Joachim Kaulbars, Claudia Takla Zehrfeld, Hannah Koester, Stephan Kleinschmidt, Pelle Hansen, Axel Kohrt, Helge Nissen

Absender: Tim Meyer-König, Frank Scharf

Datum: 13.06.2019

Betr.: Offener Brief an die Stadtverwaltung

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich vermute, es war absehbar, aber ich bin sehr enttäuscht vom gestrigen Arbeitskreis MaMo. Unter dem Titel "Arbeitskreis" habe ich mir den Austausch von Argumenten mit anschließender Entscheidungsfindung vorgestellt. Ihr erklärtes Ziel (letzter AK Radverkehr) war es, mit dem Gremium „eine Art Beirat zu schaffen, der dem SUPA gegenüber Empfehlungen zu den Maßnahmen des MaMo ausspricht“. Stattdessen bekamen wir Sachstandsberichte vorgelegt, von Dingen, die bereits entschieden sind und auf die kein Einfluss mehr genommen werden kann. Den Einwand, bei der Ausschreibung für die Nordstrasse Bürgerbeteiligung einzuplanen halte ich für selbstverständlich.

Bitte lassen Sie mich folgende Punkte detailliert kommentieren:

#### 1) Beschränkung des Kfz-Verkehrs

In der Diskussion um die Ausschreibung der Grünen Welle sagte Frank Axen: „Es ist nicht das Ziel des MaMo, den Kfz-Verkehr zu beschränken“. Dies ist schlichtweg falsch. Es gibt im Bericht des MaMo diverse Abschnitte, die sich für eine Beschränkung des Kfz-Verkehrs aussprechen. Explizit zitiere ich:

Seite 66:

„Vorrang für den Kfz-Verkehr im Kernbereich der Innenstadt reduzieren.“

„Für die Umsetzung des beschriebenen Leitbildes ist es elementar, dass neben der Schaffung von Angeboten für Verkehrsträger des Umweltverbundes die Vormachtstellung des Kfz-Verkehrs – gerade in den zentralen Bereichen – gebrochen werden darf.“

Seite 125: „Mit dem neuen Produkt CityBus sollen verschiedene ÖPNV-Potenziale erschlossen und eine Verlagerung von Kfz-Verkehren insbesondere aus der Innenstadt und den dort stark belasteten Straßen forciert werden.“

Seite 139: „Um die hohen Belastung von innerstädtischen Bereichen durch den Kfz-Verkehr in Zukunft zu mindern und diesen stadtverträglich abzuwickeln, ist ein gesamtstädtisches Konzept notwendig, das auf unterschiedlichen Ebenen greift.“

Seite 141: „In dem Bereich der Temporeduzierung ist auch die Steuerung von Lichtsignalanlagen anzupassen – insbesondere dort, wo hoher Querungsbedarf von FußgängerInnen und RadfahrerInnen besteht. In den Lichtsignalzeitprogrammen sollten feste und großzügige Freigabezeiten für diese Verkehrsteilnehmer vorgesehen werden. Eine Verschlechterung der Wartezeiten für den Kfz-Verkehr ist dabei in Kauf zu nehmen.“

## 2) Kombinierte Grüne Welle

Es war eindeutig ein Fehler der beteiligten Büros, eine Geschwindigkeitsreduktion zu fordern, da absehbar war, dass dies aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen innerstädtisch nicht großflächig umsetzbar ist. Es ist allerdings Ihr Fehler, diesen Punkt mit der Grünen Welle für Radfahrende verknüpfen zu wollen. Hiermit werden die Dinge vermutlich einen völlig kontraproduktiven, fatalen Verlauf nehmen.

Aktuell erreicht der Kfz-Verkehr innerstädtisch angeblich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ~28 km/h (?). Mit Ihrem Plan, eine grüne Welle für 40 km/h einzurichten, werden Sie den Verkehr damit systematisch beschleunigen und die Attraktivität zur Nutzung des Autos definitiv NICHT senken.

Es war nirgendwo im MaMo die Rede davon, Punkt 31 und 55 zu einer gesammelten grünen Welle zu verknüpfen. Sie haben diese Entscheidung getroffen und sind damit das große Risiko eingegangen, dass am Ende vermutlich die Abwägung zwischen grüner Welle für den Kfz-Verkehr und Radverkehr kommen wird. Angesichts der bisherigen Beschlüsse ist es in meinen Augen absehbar, dass dies zu Lasten des Radverkehrs gehen wird.

Weiterhin setzen Sie eine Geschwindigkeit von 20 km/h für die Radfahrenden an. Wie kommen Sie hierauf? Dies ist nicht schlüssig. In der Ebene mag dies gelten, doch gerade die Exe hoch wird die Geschwindigkeit der Radfahrenden eher bei 12-16 km/h liegen.

## 3) Sperrung Hafenspitze

Ich halte es Herrn Kaulbars zugute, dass ihm sein Unwohlsein deutlich anzusehen war, doch damit hört mein Verständnis in der Sache auf. Im vorangegangenen Punkt erklärte Herr Addix, dass es einen Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Nord/Friedastrasse gibt. Dies ist eine eindeutige Faktenlage, doch dort passiert nichts.

Aufgrund des allgemeinen „Gemeckers“ und der Bedürfnisse der ansässigen Gastronomen entscheidet die Verkehrsbehörde, dass die Hafenspitze für Radfahrende gesperrt wird. Es liegt KEINE eindeutige Faktenlage vor und es wird mit dem Schutz der „schwächsten Verkehrsteilnehmer“ argumentiert. Gastronomische Umsätze fallen meines Wissens nicht darunter. Ich stelle nicht in Frage, dass es Radfahrende gibt, die diesen Bereich aggressiv und zu schnell durchfahren, doch die gibt es unter allen Verkehrsteilnehmern und hier gegen helfen Kontrollen. Die Vermutung liegt nahe, dass bisher noch nie ein Bußgeld gegen einen zu schnell fahrenden Radfahrer verhängt wurde. Die Aussage der Stadtverwaltung, man hätte alles getan und versucht, die Situation in den Griff zu bekommen, stimmt daher nicht.

Ihnen ist bewusst, dass die Stelle eines der Nadelöhre der radfahrenden Pendler ist.

Ihnen ist bewußt, dass die nächste „Alternativroute“ über nicht-regelkonforme Radwege und mehrere Ampeln führt, auf der Radfahrende durch Autos gefährdet werden.

Sie verweigern sich einer Aufbereitung der maroden Radwege, da die Stadtverwaltung auf eine äußerst unsichere Nutzung des Bahndamms in ferner Zukunft hofft.

Flensburg will Fahrradstadt werden und entsprechend des MaMo den Radverkehrsanteil steigern.

Und trotzdem treffen Sie so eine faktisch unbegründete Entscheidung.

Angesichts dieser massiven Widersprüche fehlen mir schlichtweg die Worte und ich hoffe, dass es massiv zu den von Ihnen befürchteten Protestaktionen der Flensburger Radfahrenden kommt.

Mein Fazit ist, dass der AK MaMo und auch die Stadt Flensburg ihren gesetzten Ansprüchen nicht gerecht wird, doch die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt.

Mit freundlichen Grüßen,

Tim Meyer-König, Frank Scharf