

Innenstadtring - "Begleitmusik" zur Simulation

1. Anfang des Jahres haben wir mitbekommen, dass die Koalition auf schnelle Ergebnisse fokussiert ist. Der Innenstadtring passt da nicht rein. Und wir sagen dazu: gerade das wäre ein Grund gewesen, so früh wie möglich eine Machbarkeitsstudie/ein Gutachten erstellen zu lassen, damit man das für die mittelfristige Planung berücksichtigen kann.
2. In der Zeit danach wurde immer deutlicher, dass die Politik nicht den Mut aufbringt, dem Radverkehr wirklich mehr Platz zuzugestehen, weil es Bedenken gibt, wenn dem Autoverkehr dafür Platz weggenommen wird. Das war bis dahin gar nicht so deutlich gewesen.
3. Der Einbahnstraßenring ist das ideale Projekt, welches gute Radinfrastruktur ohne Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs verbindet. Angesichts der o.g. Befunde kann die Politik eigentlich gar nicht nein zu diesem Konzept sagen!
4. Die Simulation versetzt ProRad in die Lage, den letzten Skeptiker eines Einbahnstraßenringes zwar nicht zu überzeugen, aber zumindest in Erklärungsnot zu bringen. Denn das erwartbare Ergebnis bestätigt sich: etwas flüssigerer Autoverkehr. Vielleicht spart die Stadt sich sogar Geld, wenn ein Gutachten letztlich weniger ausführlich ausfallen muss.
5. Das Erwartbare besteht darin, dass *a)* grüne Wellen bei Einbahnstraßen viel besser funktionieren und *b)* Kreuzungen im Ring weniger "Kreuzungsbeziehungen" mit den verbundenen Straßen aufweisen, weshalb Ampelschaltungen effektiver und einfacher werden können.
6. Einfachere Ampelschaltungen erlauben auch kürzere Zykluszeiten. Eine Win-Win-Situation: etwas geringere Wartezeiten vor Ampeln, und das gilt für alle - Autoverkehr, Fußgänger und Radfahrende, die von außen einfach in die Innenstadt wollen (nebenbei: Ob Tag oder Nacht: die Zykluszeit im Ring beträgt heute 120 Sekunden - das ist sehr fahrrad- und fußgängerunfreundlich (natürlich auch für Autos).
7. Für den Radverkehr besteht die direkt ersichtliche Verbesserung des Einbahnstraßenringes darin, dass es bei Kreuzungen weniger Abbiegespuren gibt, und somit mehr Platz im oft engen Kreuzungsbe- reich freigestellt werden kann.
8. Der Zweirichtungsweg ist im Konzept deshalb essenziell, weil zwei Einrichtungsweg mit höherem Platzverbrauch einhergehen. So müssen nur wenige Parkplätze weggenommen werden.
9. Die Hauptfahrbahn sollte auch aus einem anderen Grund als Einbahnstraße realisiert werden: das bekannte Sicherheitsdefizit von Zweirichtungswegen wird dann nahezu eliminiert.
10. Das heißt nicht, dass jenseits des Innenstadtringes keine Zweirichtungsweg anschließen könnten. Das muss jeweils individuell geprüft werden. Eine Fortsetzung etwa in die Aachener Straße wäre ohne Sicherheitsbedenken sehr gut möglich.
11. Schließlich: Förderprogramme. Als Beispiel wird ein Programm mit dem Namen "*Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten*" genannt. Das Land NRW stellt in einem Wettbewerbsrahmen 100 Mio Euro zur Verfügung. Die [Pressemitteilung dazu](#) zeigt auf, dass das ein für unser Konzept super passendes Programm ist. Wäre – denn die Antragsfrist ist Juni 2021 abgelaufen. Die Stadt Jülich war sozusagen geistesgegenwärtig gewesen und hat ein innovatives Konzept für die Große Rurstraße eingereicht. Dort sollen unter anderem Parkplätze verschwinden und als "Ersatz" ein Quartiers-Parkhaus gebaut werden. Aber wir glauben, dass es bestimmt weitere passende Programme geben wird.

Fazit: Wir fragen uns, warum der Mut zu Großem so krass abwesend ist. Dazu kommt, dass jedes gute Verkehrskonzept von innen nach außen denkt, und dann auch in dieser Reihenfolge angegangen wird (das ist aber nicht zwingend). Also zumindest vom Plan her angefangen in der Innenstadt. Und etwa danach weiter bei der Aachener Straße.

Natürlich geht es beim Innenstadtringkonzept nicht um Radialverbindungen mit Ziel Innenstadt (was manche Politiker denken). Dafür braucht es dieses Konzept gar nicht. Das Innenstadtringkonzept wird für alle Verbindungen vor einem zum anderen Stadtteil gebraucht, insbesondere auch von Pendlern und von Schulpflichtigen. Wer sich vergegenwärtigt, wie viele Schulen es rings um die Innenstadt gibt, muss wirklich sehr, sehr schlaue Argumente finden, um den Innenstadtring ablehnen zu können.

