

Ein Schritt voraus in Sachen Fahrrad



Piktogramm statt blaues Schild:
nicht benutzungspflichtiger
Radweg in Köln

Anlass für den neuen Bericht der Verwaltung zum Radverkehr im Stadtgebiet ist neben der Novellierung der Straßenverkehrsordnung vor allem auch das miserable Abschneiden im ADFC-Fahrradklimatest. Bergisch Gladbach belegte unter 84 Städten in NRW den letzten Platz, bundesweit unter Städten vergleichbarer Größe den vorletzten Platz. Freilich war das Ergebnis vor zehn Jahren kaum besser. Damals vergaben die befragten Radfahrer die Durchschnittsnote 4,18. Jetzt rutschte die Strundestadt eine halbe Note weiter ab (Gesamtbewertung von 4,63).

Gute Ansätze im Sachstandsbericht

Im neuen Sachstandsbericht, der dem Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgelegt wurde, wird beispielhaft anhand der Ost-West-Verbindung von Kürten-Spitze nach Köln-Dellbrück die Situation des Radverkehrs dargestellt. Die Strecke führt durch das ländliche Strundetal ebenso wie durch die verkehrsreiche Innenstadt und ist eine wichtige Verbindungsachse für den Radverkehr.

Sehr zu begrüßen ist, dass die Stadtverwaltung nicht länger

alle Radfahrer über einen Kamm schert. Der Bericht unterscheidet

- routinierte Radfahrer, die “auch bei Dunkelheit und auch im Winter” schnelle Verbindungen bevorzugen,
- Fahrradfahrer im Einkaufsverkehr, die zum Beispiel samstags zum Markt radeln und
- Ausflügler, die mit Kind und Kegel am Wochenende eine Fahrradtour machen.

Eine zentrale Aussage des Berichts lautet: “Um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern, muss ein Angebot für alle Nutzergruppen vorgehalten werden, was in den meisten Fällen nur durch parallele Angebote erfolgen kann.” Dahinter steckt eine entscheidende Kurskorrektur: Die Zeiten, wo Radfahrer zwangsweise auf schmale Holperpisten geschickt wurden, um auf der Fahrbahn Platz für den motorisierten Verkehr zu schaffen, sindIn Köln werden Auto- und Radfahrer darauf hingewiesen, dass



Tatsächlich sind viele vorhandene Radwege nicht nur wenig komfortabel (schlechter Belag, zu schmal, unzureichende Führung an Einfahrten und Kreuzungen, Sichtbehinderungen) sondern auch unsicher. Radwege nicht mehr benutzt werden müssen

Dies sieht auch der Bericht der Stadtverwaltung so: Das Fahren auf der Fahrbahn stellt “auch meist die sichere Variante” dar, “da die Radfahrer im Blickfeld des motorisierten Verkehrs verbleiben und bei Einfahrten und Einmündungen nicht unerwartet hinter parkenden Autos auftauchen.”

Häufig bedeutet das eine Aufhebung der Benutzungspflicht. In

der Praxis werden die blauen Schilder (Sonderweg Radfahrer, gemeinsamer Rad- und Fußweg, getrennter Rad- und Fußweg) an fast allen Radwegen in Bergisch Gladbach abmontiert werden müssen. Die Wege genügen nicht den in der Straßenverkehrsordnung formulierten Vorgaben und der aktuellen Rechtsprechung. Benutzungspflichtige Radwege sind danach nur möglich, wenn auf der Fahrbahn eine Gefahrenlage vorliegt, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Die Wege bleiben trotzdem Radwege und können freiwillig benutzt werden. Auch ist der Straßenbaulastträger (Stadt, Kreis, Land oder Bund) weiter in der Pflicht, die Wege zu pflegen und in verkehrssicherem Zustand zu halten.

Die Umschilderung fordert ein Umgewöhnen bei Rad- wie Autofahrern. Der Bericht empfiehlt, zusätzliche Hinweisschilder aufzustellen, die über die Aufhebung der Benutzungspflicht informieren und darauf hinweisen, dass Radfahren auf der Fahrbahn ausdrücklich erwünscht und erlaubt ist. In Köln wird so seit 2011 verfahren – wie man hört mit guten Erfahrungen.

Musterstrecke Spitze – Stadtmitte – Dellbrück

Abschnitt für Abschnitt wird der Zustand der Wege auf der wichtigen Ost-West-Achse von Spitze durch Bergisch Gladbach nach Dellbrück im Bericht erläutert. Die zahlreichen Radwegemängel werden dabei schonungslos und umfassend beschrieben.

In der Regel werden die Wege für routinierte und langsame Radfahrer gesondert betrachtet. Niemand soll mit hohem Tempo auf unzureichenden Radwegen fahren müssen. Wer lieber langsam und abseits der Straße fährt, soll aber auch sichere und komfortable Wege vorfinden. Hervorgehoben wird, dass alle Radwege regelmäßig von Laub und Schmutz gereinigt werden müssen, offenbar ist das in Bergisch Gladbach keine Selbstverständlichkeit.

[poll id="61"]

Viele Fotos und einige Karten illustrieren im Bericht die Situation vor Ort. Zudem wird dargestellt, wie mit wenig aufwändigen Maßnahmen die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann. Die größten Herausforderungen liegen hier sicherlich im innerstädtischen Abschnitt zwischen Locher Mühle und Kölner Stadtgrenze. Vorgeschlagen werden beispielsweise breite, rote Radfahrstreifen im Verlauf der Straßen "Schnabelsmühle" und "An der Gohrsmühle".

Schmale Schutzstreifen schützen nicht

Kritisch zu bewerten ist die Idee, schmale Schutzstreifen (1,25 m breit) zwischen den Abbiegespuren "An der Gohrsmühle" und in der unteren Hauptstraße parallel zur Einbahnrichtung aufzumalen. So schmale Schutzstreifen verleiten Radfahrer dazu, zu nah an parkenden Autos vorbeizufahren, wo sie durch unachtsam geöffnete Türen gefährdet sind.

Der ADFC empfiehlt – auch wegen entsprechender Gerichtsurteile – zu parkenden Autos eineinhalb Meter Platz zu lassen. In den "goldenen Regeln" des Verkehrssicherheitskreises "Velo 2010" in Köln wurde geraten, mit dem Rad etwa dort zu fahren, wo auch Autos mit dem rechten Reifen entlangfahren.

Ein Schutzstreifen der nur 1,25 Meter breit ist und direkt neben den parkenden Pkw verläuft, ist also viel zu schmal. Zumal Autofahrer denken könnten, dass ein Vorbeifahren möglich ist, sofern die Begrenzungslinie des Schutzstreifens nicht überfahren wird. Dann ist aber der Überholabstand zum Radfahrer häufig viel zu gering. Dieser sollte mindestens 1,50 Meter betragen.

Schmale Schutzstreifen dürften also häufig dazu führen, dass Radfahrer unnötig bedrängt werden. Dies gilt insbesondere, wenn der Schutzstreifen zwischen zwei Abbiegespuren verläuft, wie an der Gohrsmühle angedacht. Bei einer solchen Konstruktion könnten sich viele Radfahrer, auch die

routinierten, wie auf einer "Abschussrampe" fühlen.



Hier dürfte gelten: Weniger ist mehr. Statt Schutzstreifen könnten einfach auf der rechten Fahrbahnseite Fahrradpiktogramme aufgebracht werden, wie dies beispielsweise in Brüssel praktiziert wird (vgl. Foto).

Fahrradpiktogramme auf der Straße sind oft besser als schmale "Schutzstreifen". Das signalisiert allen Verkehrsteilnehmern: Hier sind Radfahrer erwünscht. Autos dürfen nur dann überholen, wenn wirklich genügend Platz ist, müssen sich sonst aber für einen Moment in Geduld üben.

In der Hauptstraße beispielsweise ist bei einer Gesamtbreite von vier Metern gefahrloses Überholen kaum möglich. Der Radfahrer beansprucht nach rechts mindestens einen Meter (bei Parkstreifen), nach links 1,50 Meter, die verbleibenden 1,50 Meter dürften allenfalls für einen Fiat 126, einen Daihatsu Cuore oder ein Motorrad zum Überholen reichen.

Dabei sollten sich Autofahrer vor Augen führen, dass die Straße auch wegen der für Pkw eingerichteten Parkstreifen so schmal ist. Und dass jeder Radfahrer den Stau und die Schlange an der nächsten Ampel um eine Autolänge verkürzt, an anderer Stelle das Vorankommen also beschleunigt.

Auch langsame Radfahrer brauchen komfortable Wege

Am Driescher Kreuz sollen weniger routinierte Radfahrer den Zebrastreifen mit benutzen. Das mag für viele, zum Beispiel

Schulkinder auf dem Weg zur neuen Gesamtschule, tatsächlich der attraktivste Weg sein. Ein besonderer Hinweis "Radfahrer absteigen" scheint im Sinne einer schilderarmen Stadt entbehrlich. Schließlich hängt an Ampelkreuzungen ein Schild "Bei Rot hier halten" auch nur in ganz besonderen Fällen.

Insgesamt ist die im Bericht für nicht routinierte Radfahrer beschriebene Route oft wenig attraktiv. Immer wieder müsste der Radfahrer die Straßenseite wechseln, an Querungen absteigen, mit holprigen Wegen Vorlieb nehmen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können nur als Soforthilfe verstanden werden, angesichts von Nicht- und Fehlplanungen der Vergangenheit. Niemand sollte sich der Illusion hingeben, dass Bergisch Gladbach mit den vorgeschlagenen Änderungen zur fahrradfreundlichen Stadt wird – zumal sich die Vorschläge ja auch nur auf eine Beispielroute beziehen und auch dabei noch Lücken aufweisen.

Gronauer Kreisel außen vor



Gronauer Kreisel: Die Problemzone Nummer 1 bleibt ausgeklammert

Komplett ausgeklammert wird in dem Bericht die Verkehrsführung am so genannten "Gronauer Kreisel".

Der Abschnitt zwischen der Gemeinschaftsgrundschule Gronau (Einmündung Dünnhofsweg) und CITROËN-Autohaus Radecki (Dechant-Müller-Str.) zählt zu den für Radfahrer unangenehmsten Straßen im Stadtgebiet. Zwar gibt es hier – wie auch im Bericht vermerkt – keine benutzungspflichtigen Radwege mehr, aber das Fahren auf der

Fahrbahn gleicht auch für manch routinierten Radfahrer einer Mutprobe.

Immer wieder verleiden drängelnde, eng überholende Autos das Radfahren, mitunter kommt es zu gefährlichen Situationen. Solange eine Neuaufteilung des Straßenraums (mit breiten roten Radfahrstreifen) nicht in Betracht gezogen wird, wäre zu überlegen, ob nicht über Tempo 20 oder 30 und Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn allen Verkehrsteilnehmern signalisiert werden kann, dass die Straße an dieser Engstelle (vor allem im Bereich des Matrazenmarktes) von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt gemeinsam genutzt wird.

Radschnellweg nach Köln

Eine gute Idee droht in dem 15-seitigen Bericht fast unterzugehen: Die Autoren empfehlen, auf der Trasse der alten Straßenbahnlinie G einen Radschnellweg zwischen Köln und Bergisch Gladbach einzurichten. Jetzt schon ist diese Route Teil des Radverkehrsnetzes NRW, ohne allerdings besonders ausgebaut zu sein.

Die von 1906 bis 1958 betriebene Straßenbahnlinie G verlief vom Thielenbruch (heute Endstation Stadtbahnlinien 3 und 18) auf eigenem Bahnkörper über Schlodderdich bis zur Kieppemühle, von dort über Richard-Zanders-Straße und Hauptstraße zum Markt. Möglicherweise wäre es attraktiv, weitestgehend dieser Trasse zu folgen und den Weg auch über das Zanders-Werksgelände (Parkplätze) zu führen.

Die Zeiten für eine entsprechende Initiative sind günstig: Das Land NRW hat unlängst einen Planungswettbewerb für Radschnellwege gestartet, Bewerbungen von Städte und Gemeinden sind noch bis zum 22. Juli 2013 möglich.

Fahrradclub will Regionalverband gründen

Bislang werden die Interessen der Radfahrer in Bergisch

Gladbach u.a. vom Fahrradclub ADFC, Kreisverband Köln, vertreten. Fahrradinteressierte aus Bergisch Gladbach, dem Rheinisch-Bergischen Kreis und Oberberg wollen jetzt für die verkehrspolitische Arbeit und ein breiteres Radtourenangebot einen eigenen Regionalverband gründen. Dazu findet am Donnerstag, 2. Mai 2013, um 19:30 Uhr im Gronauer Wirtshaus (Hauptstraße 20) ein Treffen statt.

Weitere Informationen:

- Wie fahrradfreundlich ist unsere Stadt?
- Verkehrsmittel der Zukunft hat auch im Winter Saison
- Was die Landratskandidaten zum Thema Rad sagen
- Per Fahrrad für ein Prima Klima
- Verkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis neu denken
- Was die Landtagskandidaten zum Thema Mobilität sagen
- Stadtentwicklungskonzept beflügelt Radfahrer
- Alle Beiträge zum Thema Radverkehr