

„Den Radverkehr optimieren“

7. Oktober 2021

Mit ihrem Fahrradverkehrs-Konzept setzt die CDU-Fraktion in Bergisch Gladbach Akzente

Vorbemerkung und Ausgangspunkt

Die Entwicklungen der letzten Jahre zeigen, dass die Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsträger deutlich zunimmt. In den Reihen der Bergisch Gladbacher CDU gibt es viele Radfahrer, die diesem Verkehrsmittel aus Freude an der Bewegung, aus Gründen des Klimaschutzes und wegen der Geldersparnis große Zukunftschancen einräumen. Und es gibt ebenso bei uns die verärgerte Radlerin und den unzufriedenen Radler, nämlich dann, wenn ein Radweg allzu plötzlich im Nirgendwo endet, wenn Radwege unsaniert vor sich her gammeln und kaum mehr nutzbar sind, wenn Radstreifen viel zu schmal angelegt wurden.

Ausgangspunkt dieses Konzeptes ist die Feststellung, dass der öffentliche Straßenraum nicht mehr nennenswert erweiterbar ist. Daher müssen sich alle Verkehrsträger den vorhandenen Platz teilen. Ziel dieses Konzeptes ist es, mit Augenmaß für das Vernünftige und Umsetzbare den Raum für das Fahrrad zu schaffen, der seiner gestiegenen Verkehrsbedeutung zukommt, und das Radfahren in unserer Stadt attraktiver und sicherer zu machen. Jeder Gladbacher und jede Gladbacherin sollen das Fahrrad künftig ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwenden können.

Unsere Ansprüche und Ziele

Das Fahrrad hat sich längst vom reinen Freizeitgerät zum vielgenutzten Verkehrsmittel entwickelt. Elektroantriebe erleichtern das Radfahren auch in Gegenden mit Steigungen. Lastenräder gestatten den umweltfreundlichen Transport relevanter Warenmengen. Gerade die Pandemiezeit hat gezeigt, dass das Fahrrad für viele Gladbacherinnen und Gladbacher ein selbstverständliches Fortbewegungsmittel geworden ist. Diese gestiegene Bedeutung muss in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden.

Bergisch Gladbach ist eine Stadt, die aus unterschiedlich geprägten Ortsteilen besteht; städtische ebenso wie ländliche Regionen sind bei uns zusammengewachsen und durch eine Vielzahl größerer und kleinerer Verkehrswege verbunden. Mit Bensberg und Refrath gibt es neben der Gladbacher Innenstadt zwei weitere größere Zentren, die Ortsteile Hand, Herkenrath, Paffrath, Heidkamp und Schildgen bilden kleinere Stadtteilzentren. Hinzu kommen eine hügelige Landschaft und eine Vielzahl von Nah- und Fernpendlerbewegungen. Das macht die Ausgestaltung des Radwegenetzes zu einer Herausforderung und verlangt eine ortsgerechte Herangehensweise.

Unrealistische Ziele oder solche, die eine erhebliche Benachteiligung anderer Verkehrsträger zur Folge haben, taugen nichts. Der Bus im öffentlichen Personennahverkehr hat ebenso seinen Platz auf der Straße wie das Elektroauto und der Lastwagen der Müllabfuhr oder ein Feuerwehrauto. Anders als in ausschließlich urban geprägten Großstädten muss die Politik in Bergisch Gladbach auch die ländlich geprägten Stadtteile und die Bedürfnisse deren Bewohnerinnen und Bewohner im Auge behalten. Für viele Menschen in Bärbroich, Herkenrath, Rommerscheid und Romaney wird auch in Zukunft das Auto ein wichtiger Verkehrsträger sein. Zudem dürfen wir bei allen Planungen auch nicht die Senioren und Behinderte außer Acht lassen. Infolgedessen muss es uns gelingen, eine gleichberechtigte Koexistenz im zur Verfügung stehenden Straßenraum zu ermöglichen. Das bedeutet konkret, dass sowohl der Autoverkehr als auch der Fahrradverkehr immer wieder Abstriche machen müssen. Neben der Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr ist auch der Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr zu gewährleisten.

Zudem muss der Schwerlastverkehr - sofern es sich nicht um Umgehungsverkehr der Kölner Kreuze handelt - mit seiner Bedeutung für die lokale Wirtschaft Berücksichtigung finden.

Um all diesen Aspekten gerecht zu werden, hilft weder eine Verbots- bzw. eine Behinderungspolitik noch pauschale Forderungen; vielmehr geht es uns in Bergisch Gladbach um eine die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigende, sachorientierte und bedarfsgerechte Verkehrspolitik. Planungsgrundlage ist der vorhandene Straßenraum inkl. der Bürgersteige. Ihn teilen sich die verschiedenen Verkehrsträger. Wer wie der Radfahrer/die Radfahrerin allerdings besonders verletzlich ist, muss sichere Verbindungen haben. Eine zentrale

Bedeutung kommt daher den Streckenführungen für den Radverkehr zu. Nicht immer ist es sinnvoll, eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer zum Ziel der Planung zu machen, etwa indem Radwege entlang der Hauptverkehrsrouten führen. Vielmehr kann gerade in Nadelöhr-Situationen, in denen bereits heute der PKW- und LKW-Verkehr nur schleppend fließt, die Führung des Radverkehrs über Nebenrouten zielführend und sinnvoll sein. Gerade diese Nebenrouten müssen umso besser ausgebaut, beschildert und beleuchtet sein.

Ein Verkehrswegeausbau nach diesen Grundsätzen erhöht die Akzeptanz der Radinfrastruktur. Nutznießer der positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte und der gehobenen Lebensqualität in unserer Stadt sind letztlich alle Bürgerinnen und Bürger.

Die Verwaltung ist aufgerufen, eine systematische Radverkehrsförderung im Einklang mit dem motorisierten Verkehr und dem Fußgängerverkehr auszuarbeiten und umzusetzen. Dazu gehören eine auch für Fahrräder taugliche Verkehrsinfrastruktur, eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und eine gute Kommunikation, die das Miteinander aller am Verkehr Beteiligten pflegt, nicht aber das Gegeneinander provoziert.

Straßen für alle

Die Optimierung des Radverkehrs wollen wir mit folgenden Maßnahmen erreichen:

1. Radfahrer wissen am ehesten, welche konkreten Maßnahmen sinnvoll sind. Sie sollen daher zukünftig bei uns einen unmittelbaren Ansprechpartner für ihre Belange haben. Deshalb hat die CDU-Fraktion mit Robert Martin Kraus einen Radfahrerbeauftragten ernannt - als direkter Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger.
2. Das bereits bestehende Radwegenetz verlangt hohe Investitionen, um es wieder funktionsfähig zu machen.
3. Es werden direkte Verbindungen mit Vorrang- und Nebenrouten angeboten. Entsprechende Fahrradnetze müssen in Bergisch Gladbach geschaffen bzw. ergänzt werden.
4. Die Vorrangrouten folgen in der Regel den Hauptverkehrsstraßen, sofern dies unproblematisch möglich ist. Hier müssen entsprechende Ein- und Ausfädelmöglichkeiten angebracht werden, die bislang vielfach fehlen. An Kreuzungen werden an Stopp-Stellen (z.B. Ampeln) ausgeweitete Radaufstellstreifen auf der Fahrbahn geschaffen.

5. Sofern die Streckenführung entlang der Hauptverkehrsstraßen nicht möglich ist bzw. es zu erheblichen Einschränkungen für sonstige Verkehrsteilnehmer kommt, werden Nebenrouten ausgeschildert.
6. Hochbordradwege werden fachgerecht unter Einhaltung der DIN-Norm saniert. Laternen und Ampeln haben auf Radwegen nichts zu suchen. Dort, wo die Funktion Rad- und Gehweg (siehe Abbildung) zulässig ist, wird sie benutzungspflichtig.



7. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sollen nur dann zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind. Sinkkästen oder Gullys sind der Fahrbahnebene anzupassen.
8. Radfahrstreifen, die - wo möglich - über die Mindestmaße der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinausgehen, werden attraktiv und sicher gestaltet. Werden Radfahrstreifen z.B. durch Poller-Reihen geschützt, vermitteln sie Sicherheit und erhöhen das Sicherheitsempfinden sowie die Attraktivität des Radverkehrs. Geschützte Radstreifen sollen Radfahrern das gegenseitige Überholen ermöglichen und sollen zu einer Regellösung weiterentwickelt werden.
9. Fahrradstraßen können an einzelnen Stellen in der Stadt sinnvoll sein. Sie weisen die Nutzung eines Verkehrsweges vorrangig den Radfahrern zu. Andere Verkehrsteilnehmer müssen besonders rücksichtsvoll sein. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.
10. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und gut lesbar sein.
11. Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum und bei Geschäfts-, Büro- und Gewerbebauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem Maße witterungsgeschützt und absperrenbar sein. Barrierefreie Zugänge und gute Auffindbarkeit durch sichtbare Beschilderung stellen wichtige Erfolgskriterien für Radabstellanlagen dar.

12. Weitere Radstationen - wie das mittlerweile erfolgreiche Beispiel in der Stadtmitte - sollen im Falle einer entsprechenden Nachfrage in Bensberg und Refrath errichtet werden.
13. An Bergisch Gladbacher Schulen wird jährlich ein Fahrradtag in Kooperation mit der Stadt, der Polizei und lokalen Akteuren durchgeführt.
14. Radwege aus dem Radroutennetz sind zu beleuchten.
15. Alle Rad-/Gehwege werden regelmäßig auf die Verkehrssicherheit überprüft und instandgehalten.
16. Alle Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr werden kontinuierlich anhand objektiver Kennzahlen überprüft.
17. Verbotswidriges Parken auf Radwegen soll verstärkt sanktioniert werden.
18. Alle städtischen Radabstellanlagen an Schulen, Dienstgebäuden und Sporteinrichtungen sollen zeit- und bedarfsgemäß ausgestattet sein.

Konkrete Streckenführungen:

Nachfolgend drei konkrete Maßnahmen, die wir befürworten und dem Rat zur Entscheidung vorlegen werden:

- Da Radwege entlang der Budde- und Steinstraße in Bensberg zu erheblichen Beeinträchtigungen der Radverkehrssicherheit und zu unvermeidbaren Beschränkungen des PKW- und LKW-Verkehrs führen, muss für den Radverkehr eine sichere Route über Nebenstraßen errichtet werden. Konkret geht es um folgende Routen-Führung: Bensberger Straße - Lückerather Weg - Saaler Straße - Karl-Philipp-Straße - Max-Joseph-Straße - Graf-Adolph-Straße – eine zu schaffende Radquerung über die Kölner Straße - entlang der Gleise der KVB - Freiheit - Ferdinand-Stucker-Straße - Kaule - Kauler Straße - Busbahnhof Bensberg.
- Fahrradstraßen bieten sich auf dem Concordiaweg und der Siegenstraße an. Deren Errichtung ist zu prüfen. Zudem halten wir eine Fahrradstraße entlang der unteren Hauptstraße für geeignet.
- Um die Radverkehrsrouten in Refrath zu verbessern, sollte der Peter-Bürding-Platz für den Radverkehr im Schritttempo freigegeben werden.

- Als Alternative zur Fahrradstraße über die Laurentiusstraße ist der Radverkehr über die Buchmühle und entlang der Strunde auf die Odenthaler Straße zu leiten.

Schlussbemerkung

Mit dem vorliegenden Konzept gibt sich die CDU-Fraktion selbst eine Leitlinie an die Hand, wie sie das Fahrrad als gleichrangiges Verkehrsmittel in der städtischen Verkehrspolitik verankern will. Es ist uns bewusst, dass die Umsetzung der voranstehenden Handlungsempfehlungen einen langen Atem benötigt. Die CDU-Fraktion lädt alle Bürgerinnen und Bürger und alle demokratischen Parteien ein, bei diesem Prozess mitzuwirken. Wir sind gewillt, dieses Konzept zum Maßstab des eigenen Handelns zu machen. Kritik an unseren Zielen ist ebenso willkommen wie eine aktive Unterstützung.

Bergisch Gladbach im Oktober 2021