

Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie „Alltagsradweg Marienheide-Gummersbach“

1 Einführung - Klimawandel und Mobilität

Die Arbeitsgruppe Mobilität hat sich im Rahmen des Klimabeirates zusammengefunden, um sich für einen klima- und menschenfreundlichen Verkehr in der Region Marienheide stark zu machen und die Gemeinde in Belangen des Rad- und ÖPNV-Verkehrs aus Sicht der Nutzer zu beraten. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe sind aktive Alltags- und Freizeitradfahrer. Das hier erörterte Radwegkonzept wurde in den vergangenen Monaten in dieser Gruppe, jedoch auch mit den Akteuren des regionalen ADFC und anderen aktiven Radfahrern rege diskutiert.

Die Arbeitsgruppe begrüßt, dass die Gemeinde Marienheide und die Stadt Gummersbach gemeinsam die Erstellung zweier Radwegkonzepte beauftragt haben, um auch in unserer Region die Weichen für eine klimafreundlichere Mobilität zu stellen. Die Räte der beiden Kommunen haben damit dokumentiert, dass Sie die Zeichen der Zeit erkannt haben und für einen Wandel im Bereich Mobilität aktiv werden wollen.

Mit dem Radweg Marienheide-Gummersbach wird nach dem durchschlagenden Erfolg des Bahntrassen-Radweges nach Wipperfürth eine weitere für die Velo-Mobilität wichtige Trasse in den Fokus gerückt.

2 Stellungnahme zum Alltagsradweg

Status Quo

Die Orte Gummersbach und Marienheide sind vielfältig miteinander verbunden: Fahrten zum Einkaufen, zur Arbeit, zur Schule, zur Hochschule oder auch zur Bahn bringen einen hohen Mobilitätsbedarf zwischen den beiden Kommunen mit sich. Genutzt wird diese Strecke nicht nur von den Bewohnern der beiden Zentren, sondern auch von den Bewohnern der vielen Ortsteile und nahe liegenden Dörfer (von Windhagen über Müllenbach bis Eberg). Daher hat die Strecke nicht nur eine inter- sondern auch eine erhebliche inner-kommunale Bedeutung. Für Nutzer außerhalb der Region ist die Trasse eine interessante Verlängerung des Bahntrassenradweges in Richtung Kreisstadt und zum Freizeitziel Bruchertalsperre.

Ungeachtet dessen und der vergleichsweise kurzen Entfernungen bei (für Oberberg) moderaten Steigungen sind heute auf der Strecke Marienheide-Gummersbach ganz gegen den (europaweiten) Trend auffallend wenig Fahrradfahrer unterwegs. Dies liegt ganz offensichtlich an fehlenden oder mangelhaften Radwegen, einem sehr dichten PKW- und LKW-Verkehr und für Radfahrer sehr ungünstigen, teils auch lebensgefährlichen, Verkehrsführungen. Daher ist hier ein neuer Radweg dringend erforderlich.

Anforderungen an den neuen Radweg

Der Radweg soll dem Alltagsverkehr dienen und den Bürgern der beiden Städte erlauben Ihre Alltagswege sicher und komfortabel mit dem Fahrrad zurückzulegen. Ein zeitgemäßer Radweg muss daher allen Radlern einen ausreichend bemessenen und verkehrssicheren Verkehrsraum anbieten. Das soll nicht nur für den versierten Vielfahrer, sondern natürlich auch für Kinder auf dem Schulweg, Eltern mit Kinderanhängern, Senioren auf E-Bikes und zukünftig auch zunehmend für Fahrräder mit Lastenanhängern gelten.

Besonders wichtig bei der Radwegplanung ist auch eine Radwegführung, die ein zügiges hindernisarmes und sicheres Vorwärtskommen ermöglicht. Besonders heikel sind dabei der Wechsel der Fahrbahnseite (Kreuzen des Autoverkehrs) und die Radwegführung rund um die zunehmenden Kreisverkehre und entlang einer Kreuzung.

Konzept des neuen Radweges

Das vorliegende Konzept wurde von den Mitgliedern des Arbeitskreises eingehend durchgesprochen und diskutiert. Teils wurde auch die Strecke mit dem Fahrrad abgefahren und die einzelnen Passagen vor Ort besichtigt. Zusammenfassend kann nach dieser eingehenden Durcharbeitung gesagt werden, dass der aktuelle Vorschlag leider noch **sehr weit von einem guten Konzept entfernt** ist.

Da eine Diskussion der einzelnen Passagen den Rahmen dieser Stellungnahme sprengen würde, folgen nachstehend aufgelistet die aus Sicht des Arbeitskreises wesentlichen Mängel des Konzeptes:

- Der Radweg **wechselt** auf der vergleichsweise kurzen Strecke von knapp 10 km gleich mehrfach die **Fahrbahnseite**. Jede Kreuzung einer viel befahrenen Straße bedeutet eine sehr hohe Unfallgefahr und einen wesentlichen Zeitverlust und schließt gleich einen großen Teil der potenziellen Nutzer von der Radroute aus. Insbesondere für Kinder und Jugendliche, aber auch für weniger versierte Radfahrer ist die mehrfache ungesicherte Kreuzung der viel befahrenen Straßen viel zu gefährlich.
- Der Radweg **wechselt** auf dieser Strecke immer wieder die **Bauart und Wegführung**. Radfahrstreifen wechseln mit getrennten Radwegen, sowie gemeinsamen Rad- und Gehwegen. Ein gleichmäßiger Verkehrsfluss stellt sich so nicht ein. Auch für die Autofahrer entsteht eine sehr unübersichtliche und unfallträchtige Situation, wenn die rechts neben ihm fahrenden Radler streckenweise auf der Fahrbahn und manchmal auch daneben unterwegs sind (das gilt in besonderem Maß bei Dunkelheit).
- In weiten Teilstrecken müssen sich die Fahrradfahrer den Weg mit Fußgängern (gemeinsamer Rad- und Gehweg) oder Autos teilen (Radfahrstreifen am Fahrbahnrand). Diese Verkehrsführung ist besonders unfallträchtig.
 - Die **Radfahrstreifen** auf der Straße können nur von sehr versierten Radfahrern einigermaßen sicher befahren werden. Die fehlenden Radfahrstreifen im Bereich von Mittelinseln oder Engpässen verschärfen das Unfallrisiko nochmals deutlich. Für Kinder und un-

sichere Fahrer sind solche Streifen absolut ungeeignet. Auch für die Fahrer von Rädern mit Lasten- und Kinderanhänger sind die Streifen (angst-)schweißtreibend!

Radfahrstreifen können daher zwar als Übergangs(!)lösung bis zur Fertigstellung eines sicheren Radweges eine preiswerte und einfache Option sein (die Pop-Up-Radwege in vielen Großstädten zeigen, dass man hier sehr schnell und effektiv Raum schaffen kann bis zur Fertigstellung eines neuen Radweges). Als Alltagsradweg im dicht besiedelten und befahrenen Bereich sind Radfahrstreifen **definitiv ungeeignet**.

- Die Wegeführung auf einem **gemeinsamen Fuß- und Radweg** kann außerorts in dünn besiedelten Gegenden eine günstige Option sein. Die hier diskutierte Trasse führt jedoch zu einem großen Teil durch Orts- und Dorflagen. Dort gibt es einen regen Fußgängerverkehr, insbesondere zu den ebenfalls intensiv genutzten Bushaltestellen. Die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radlern und Fußgängern sind so hoch, dass hier erhebliche Unfallgefahr besteht. Dieses Problem wird durch den zunehmenden Anteil E-Bikes im Radverkehr nochmals deutlich verschärft.
- Die **Radwegführung im Bereich von Kreuzungen, Kreisverkehren und an Engstellen** ist unter Verkehrssicherheitsaspekten absolut unbefriedigend. Eine sichere Radwegführung bedarf einer eindeutigen, durchgängigen und konfliktarmen Wegeführung des Radlers durch den Gefahrenbereich. Dabei sollte die Wegeführung so gewählt sein, dass der Radfahrer immer gut vom KFZ aus sichtbar bleibt, um das häufige Unfallgeschehen durch Übersehen auszuschließen.



Abbildung 1: Lebensgefährliche Führung eines kombinierten Rad- und Fußweges für beide Richtungen (!) in Rodt



Abbildung 2: Sichere Führung eines Radweges im Bereich eines Kreisverkehrs (Münsingen, BW)

- Findet sich keine sichere Lösung im Kreuzungsbereich, dürfen auch tiefer gehende Eingriffe in den Straßenraum nicht ausgeschlossen werden. So kann in Engpässen eher eine Einengung des (durch die Karosserie geschützten) KFZ-Verkehrs als des weitgehend ungeschützten Radfahrers akzeptiert werden. In anderen Regionen Deutschlands wird zur Entschärfung von kritischen Kreuzungssituationen oft die Untertunnelung durch einen einfachen Wellstahl tunnel gewählt. Dies ist im Zweifel eine teurere aber deutlich sichere Lösung.

- Können bestimmte unfallträchtige Abschnitte des Radweges nicht mit konventionellen Mitteln entschärft werden, **muss** eine **drastische** Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs für die erforderliche Sicherheit sorgen. Die Verkehrssicherheit geht hier eindeutig vor einigen Sekunden Zeitgewinn für die Autofahrer.



Abbildung 3: Beispielhafte Radwegmarkierung im Bereich einer Ausfahrt (Haslach, BW)

- Auch eine gute Radwegeführung wird in unserer dicht besiedelten Region unweigerlich mit einer Vielzahl **Kreuzungen von Einmündungen** kleinerer Nebenstraßen, landwirtschaftlicher Wege und insbesondere von Grundstücksausfahrten verbunden sein. Diese Kreuzungspunkte sind besonders unfallträchtig, hier kann jedoch die Unfallgefahr mit einfachen Mitteln deutlich verringert werden. Vorschläge hierzu fehlen im Konzept weitgehend.
- **Kreuzung mit Grundstücksausfahrten:** Hier ist es üblich die Randsteine zur Fahrbahn im Bereich einer Grundstücksausfahrt abzusenken. Diese aus Sicht des Autofahrers komfortable Lösung bedeutet für die kreuzenden Radfahrer eine erhebliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts. Durch die niedrigen Bordsteine wird der Radweg in der Regel von KFZ deutlich schneller gekreuzt, als der Autofahrer herannahende Radfahrer erkennen kann. Auch trägt die Welligkeit des Radweges im Bereich von Ausfahrten nicht zur Verkehrssicherheit bei. Hierzu vermischen wir einen Lösungsvorschlag (als Mindestmaßnahme wären entsprechende Radwegkennzeichen auf dem Radweg, bei Bedarf mit Richtungspfeilen im Bereich der Ausfahrten (und auch vor sonstigen Kreuzungen) anzusehen. Effizienter, sicherer und in anderen Regionen üblich ist das Absetzen des Radweges mit roter Farbe im Bereich von Kreuzungen und Ausfahrten.
- Von einer guten Radwegplanung erwarten wir, dass sie auch die **Anbindungen an wichtige Orte berücksichtigt**. Die wenigsten Radfahrer fahren eine solche Strecke wie geplant von Marienheide „City“ nach Gummersbach Fußgängerzentrum oder vice versa. Die Anbindung von Einkaufsorten, Dörfern (z.B. Müllenbach), touristischen Zielen (z.B. Brucher Talsperre), Bahn- und Busbahnhöfen sollten mitgedacht und Lösungsansätze aufgezeigt werden.
- Auch die Anbindung großer Industriegebiete (Arbeitsort vieler Menschen) wie des Industriegebietes Herreshagen, weiterhin der Anschluss zu Kindergärten und Schulen sollten mit vorausgeplant werden, um einfach und kostengünstig deren zukünftigen Anschluss durchführen zu können.



Abbildung 4: Günstig gelegener Feldweg, bei entsprechendem Ausbau sehr gut zur Anbindung der Dörfer Schemmen und Müllenbach geeignet

- Fahrräder werden viel häufiger als KFZ beim Parken mutwillig beschädigt oder auch gestohlen. Auch schaden ihnen beim Parken die Witterungsverhältnisse wesentlich mehr als einem von der Karosserie geschützten PKW. An den Start- und Zielpunkten ist es daher sinnvoll sichere und wetterschützende Fahrradabstellanlagen und Anschleißbügel vorzusehen (sie sind deutlich preiswerter als PKW-Parkplätze).

3 Zusammenfassung und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Die Fahrradmobilität gewinnt aus Sicht des Klima- und Gesundheitsschutzes zunehmend an Stellenwert. Auch die aktuelle Landesregierung formuliert bei der Verabschiedung des Fahrradgesetzes das Ziel, den **Anteil des Fahrradverkehrs in NRW auf 25 %** zu erhöhen. Dafür braucht es gerade in Oberberg neue sichere Wege für den Fahrradverkehr. Es ist gut, dass sich die beiden Kommunen Gummersbach und Marienheide auf die Erstellung eines Radwegekonzepts geeinigt haben. Wir würden uns freuen, wenn es möglichst bald umgesetzt werden könnte.

Das vorliegende Konzept ist jedoch weit davon entfernt diesen ambitionierten Zielen gerecht zu werden. Beispiele in anderen Regionen Deutschlands und Europas zeigen, dass es deutlich besser geht. Die aktuell sehr interessanten Förderprogramme machen die Investition in eine rad- und umweltfreundliche Zukunft für die Kommunen deutlich leichter. Weniger PKW-Verkehr bedeutet auch weniger Kosten für Straßen, Parkplätze etc., aber auch mehr Lebensqualität für die Anwohner. So können die Kosten für gute Radwege sehr schnell wieder eingespielt werden, zum Nutzen der Radler und des Steuerzahlers.

Wir sind gerne bereit als Arbeitskreis unsere Erfahrung, unser Fachwissen und unser persönliches Engagement mit den Fachplanern in eine Überarbeitung und Weiterentwicklung des Radwegkonzeptes einzubringen und würden uns freuen, wenn wir so zusammen mit den beteiligten Kommunen einen Radweg entwickeln könnten, über den sich unsere Kinder auch noch in 30 Jahren freuen können.



Abbildung 5: Radwege müssen nicht immer parallel zu vorhandenen Straßen verlaufen! (Radweg Nähe Tübingen (BW))