

„Viele Verbindungen sind zu gefährlich“

Online-Stimmen
Das meinen die Leser zur Fahrradfreundlichkeit.

Was mich persönlich sehr erschreckt, sind Radfahrer, die morgens dunkel bekleidet sind und ohne Beleuchtung fahren. Dann ohne nachzudenken über einen Zebrastreifen rauschen, ohne mal abzusteigen. Sorry, da fehlen mir 99 Cent an einem Euro.
Gast

„Viele der Unfälle seien darin begründet, dass Radfahrer auf der falschen Straßenseite fahren würden...“: Herr Fleige-Lütgering übersieht bei seiner Äußerung, dass Radfahrer oftmals zu solchen Manövern gezwungen sind, weil die vorgegebene Verkehrsführung für Radfahrer umständlich und mit langen Wartezeiten verbunden ist, weil der motorisierte Verkehr bevorzugt behandelt wird. „Mit dem Rad zur Arbeit“ kann ich mir abschminken, weil viele Verbindungen einfach zu gefährlich sind.
Würdegernradler

Viele Radfahrer in Salzgitter fahren aber nicht verkehrskonform. Rote Ampeln, auf der falschen Straßenseite trotz Radweg auf beiden Seiten. Auch Radfahrer haben sich an Verkehrsregeln und an die Verkehrsführung zu halten ohne Wenn und Aber. Lange Wartezeiten? Ochje, einfach mal ein paar Minuten eher losfahren.
Dexter

@Dexter – Ein paar Minuten eher losfahren? Das muss man hier sowieso, die Zeit wird schon für die ewige Wartezeit an den Ampeln benötigt. Ein Beispiel? Versuchen Sie mal, mit dem Fahrrad von der Kattowitzer Straße aus Richtung Salder kommend in Richtung Fredenberg weiterzufahren. An der Kreuzung müssen Sie an fünf roten Ampeln anhalten. Da nimmt man doch gern mal eine oder zwei bei Rot. Falsche Seite? Klar, würde ich bei dem Zustand etlicher Fahrradwege auch. Und nebenbei, würde es Ihnen besser gefallen, wenn die Radfahrer plötzlich alle auf die Straße ausweichen würden, da, wo Sie mit Ihrem Auto schnell mal zur Arbeit müssen? Denn die Pflicht, Radwege zu benutzen besteht nur da, wo es durch die entsprechenden Verkehrszeichen angeordnet ist. Die Stadt Salzgitter liegt im Ranking nicht zu Unrecht so weit hinten, daran kann auch die Schönrederei der Nichtskönner aus dem blauen Haus nichts ändern.
Der Nichtradler



Günter Vogel fährt immer mit dem Fahrrad zum Wochenmarkt.

„Salzgitter ist nicht radfahrerfreundlich“

Salzgitter Das Ergebnis des neuen Fahrradklimatests liegt vor. Stadt und Radfahrer reagieren unterschiedlich.

Von Jan-Michael Schürholz

Münster und Salzgitter trennen nicht nur rund 210 Kilometer. Im aktuellen Fahrradklimatetest des Deutschen Allgemeinen Fahrrad-Clubs (ADFC) sind es auch 1,59 Notenpunkte. Münster, als eine der bekanntesten deutschen Fahrradstädte mit gut 292 000 Einwohnern erreichte Rang 1 (Note: 2,61) aller 38 Städte mit mehr als 200 000 Einwohnern. Salzgitter kam bei den Städten bis 100 000 Einwohner nur auf Rang 30 von 42 (Note: 4,2).

„Unser Abschneiden in dem Ranking ist auf die erhöhte Zahl von Unfällen von Radfahrern mit Autos zurückzuführen“, sagt Torsten Fleige-Lütgering, Leiter des Fachdienstes Tiefbau. Viele der Unfälle seien darin begründet, dass Radfahrer auf der falschen Straßenseite fahren würden oder die Zebrastreifen überquerten, ohne auf den Verkehr zu achten. Blieben diese Einflussgrößen unberücksichtigt, würde Salzgitter im Ranking einen vorderen Platz einnehmen, ist sich der Fachdienstleiter sicher.

„Etwa 50 Prozent der schweren Unfälle ereignen sich beim Abbiegen“, stellt Manfred Albat vom ADFC-Kreisverband Salzgitter dazu fest. Sie seien häufig darin begründet, dass Radfahrer von den Autofahrern nicht wahrgenommen werden würden.

„Salzgitter ist nicht radfahrerfreundlich“, erklärt Albat das Ergebnis des Fahrrad-Klimatests. Die Gründe dafür seien vielfältig. „Viele Ampelschaltungen bevorzugen den Automobilverkehr“, sagt Albat. Außerdem seien der Zustand des Radwegenetzes und die Verkehrsführungen dieser Wege schlecht. Zu Themen den Radverkehr betreffend sei die Ortsgruppe seiner Kenntnis nach nie gehört worden.

„Es ist beabsichtigt, den Kreisverband des ADFC bei speziellen Fragen der Radwegeplanung als beratendes, nicht ständiges Mitglied in die entsprechenden Sitzungen der Verkehrs- und Unfallkommission einzubeziehen“, kündigt Fleige-Lütgering an. Beim Masterplan Mobilität ist der ADFC bereits involviert.

„Wir wirken hier auf Wunsch der Stadt mit zwei Vertretern



„Wenn ich mit dem Fahrrad auf den Wegen hier unterwegs bin, muss ich immer sehr aufpassen, dass meine Einkäufe nicht kaputt gehen“, berichtet Ursula Schories.

Fotos: Jan-Michael Schürholz (2)/Bernward Comes (2)

mit“, berichtet Albat. Mit dem Gutachten will die Verwaltung das Verkehrsgeschehen in der Stadt – vom Autofahrer, über den Radfahrer bis hin zum Fußgänger – erfassen. Ein Ingenieurbüro wertet die Daten aus, eine Lenkungsgruppe soll aus den Ergebnissen Pläne entwickeln, um die Verkehrsabläufe zu verbessern.

„Der Masterplan Mobilität konzentriert sich auf die Stadtteile Lebenstedt, Bad und Thiede“, sagt Stadtbaurath Michael Tacke. Deshalb bilde das „Radwegekonzept für den ländlichen Raum Salzgitters“ einen weiteren Baustein in der Entwick-

lung des Radwegenetzes. Mit diesem Konzept sollen die bestehenden Bedingungen für den Radverkehr in den verbleibenden 28 Stadtteilen analysiert werden.

„Ziel soll es sein, die Haupttrassen des Radverkehrs im Stadtgebiet zu entwickeln“, sagt Tacke. Dabei sollen die zu erwartenden Unterhaltungskosten in die Überlegungen zum Für und Wider eines Neubaus einer Radwegeverbindung einbezogen werden. Angestrebt sei, für Maßnahmen, die sinnvoll und finanzierbar sind, entsprechende Fördermittel zu beantragen. „Zuletzt konnten wir mit dem Radweg von der Theodor-Heuss-Straße nach Lesse eine Lücke im nördlichen Stadtgebiet schließen“, sagt er. Außerdem will die Verwaltung prüfen, ob bereits bestehende Wege und

Feldwege für den Radverkehr genutzt werden können, so Tacke.

Diese Idee wird auch von Manfred Albat begrüßt. „Wirtschaftswege könnten eine kostengünstige Alternative zu aufwendigen Radwegen entlang von Landstraßen sein“, sagt er. Allerdings sehe Albat darin auch Probleme.

„Die unbefestigten Wege sind teilweise so durchfurcht, dass sie



Abbrechender Radweg bei Ohlendorf an der Gelder Straße.

nicht mehr befahrbar sind“, sagt er. Andere Wege seien durch scharfkantige Dachziegelrümer für Radfahrer ungeeignet. Die Besitzer – meist Feldinteressengemeinschaften – hätten oftmals kein Interesse diese Wege für den Radverkehr herzurichten, meint Albat. „Geld würde hier sicher etwas bewegen können“, sagt er und sieht die Stadt in der Pflicht. Es gebe aber auch Punkte, welche die Stadt alleine regeln könnte.

„In anderen Städten werden sehr oft Einbahnstraßen für Radfahrer in der Gegenrichtung freigegeben“, berichtet Albat. In Salzgitter sehe er diese Variante nur selten. Außerdem schlägt er vor, die Fußgängerzonen über Nacht für Radfahrer freizugeben. „Tagsüber mag das sinnvoll sein, weil wirklich viele Fußgänger unterwegs sind. Aber abends und nachts?“, fragt er.

„Die Fußgängerzonen unserer Stadt sind rechtlich als Fußgängerzonen ohne Einschränkung gewidmet“, teilt Torsten Fleige-Lütgering mit. Das bedeutet, sie dürfen ausschließlich von Fußgängern genutzt werden. Sollen auch Radfahrer diese nutzen können, müssten die Bereiche umgewidmet werden. „Dazu ist ein Ratsbeschluss erforderlich“, sagt er. Für die Freigabe der Einbahnstraßen sei hingegen kein Ratsbeschluss erforderlich.

„Die Voraussetzungen sind aber: Die Straße ist eine Tempo-30-Zone, die Verkehrsführung ist übersichtlich, die Fahrbahn ist breit genug, dass sich die Verkehrsteilnehmer ungefährdet begegnen können“, erläutert der Fachdienstleiter.

„Die Stadt ist gerade dabei, ein Kataster über den Bestand der Einbahnstraßen zu erstellen“, sagt Fleige-Lütgering. Anschließend werde die Verwaltung prüfen, welche dieser Straßen für das Befahren durch Radfahrer im Gegenverkehr eingerichtet werden. „Grundsätzlich steht die Verwaltung dieser Idee positiv gegenüber“, sagt der Fachdienstleiter.



Fußgängerzonen sind nachts nicht für Radfahrer freigegeben.

Der ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) setzt sich seit 1979 für die Fahrradfahrer ein. Er hat das Ziel, „die sanfte Mobilität“ zu fördern. Unter dem Dach des Bundesverbandes gliedern sich 16 Landesverbände und etwa 400 Kreisverbände. Nach eigenen Angaben hat der Verband mehr als 130 000 Mitglieder.

Als Träger öffentlicher Belange soll der Club bei bestimmten Vorhaben in die Planungen einbezogen werden. Bekannt geworden ist er vor allem durch den seit 1988 wiederholt erscheinenden Fahrrad-Klimatetest. Größter Erfolg des Verbandes ist laut ADFC 2002 der erste durch die Bundesregierung vorgelegte nationale Radverkehrsplan gewesen.
jms

Der Fahrrad-Klimatetest

Mit dem Fahrrad-Klimatetest will der ADFC die Kommunen bei der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung unterstützen. Erhoben wird dabei die Fahrradfreundlichkeit der Städte und Gemeinden bereits seit 1988. Im größeren Rahmen wird der Test seit 2005 angewendet. „Wir sind auf Fördermittel angewiesen“, erläutert René Filippke, Sprecher des ADFC-Dachverbands in Berlin.

Die Städte werden dabei in drei Städtegrößenklassen eingeordnet: unter 100 000 Einwohnern, zwischen 100 000 und 200 000 Einwohnern und mehr als 200 000 Einwohner.

Die Teilnehmer an der Erhebung bringen in einem Fragebogen

ihre Meinung zu verschiedenen Aspekten des Radfahrens in ihrer Stadt zum Ausdruck. Erhoben wird zum Beispiel, wie groß der Spaß oder der Stress auf der Straße oder das Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr ist. Insgesamt 22 Einzelaspekte werden erfasst.

Die Daten für den Fahrrad-Klimatetest 2012 wurden zwischen dem 25. September und 2. Dezember vergangenen Jahres erhoben. Allein an der Online-Befragung nahmen in dem Zeitraum 82 000 Personen teil. In den Erhebungen zuvor waren es nur 26 000 Personen (2005) und nur etwa 8 000 (2003).

Münster in Westfalen wurde 2012 erneut zur fahrradfreundlichsten Stadt gekürt. 332 Kommunen wurden getestet.
jms

Reden Sie mit!

Wie könnte die Stadt Salzgitter fahrradfreundlicher werden?

salzgitter-zeitung.de

DIE KRITIKPUNKTE DES ADFC SALZGITTER

- **Ampelschaltungen** bevorzugen häufig den Autoverkehr. An Bettelampeln müsse oft länger gewartet werden. Außerdem sei eine zeitversetzte Grünphase der Radfahrerampeln hilfreich.
- **Einbahnstraßen** sind häufig für Radfahrer nicht in der Gegenrichtung freigegeben.
- **Fußgängerzonen** sind nachts für Radfahrer gesperrt.
- **Radwege** sind teilweise in einem schlechten Zustand. Planungen für neue Wege liefern an der Realität der Radfahrer vorbei.
- **Feldgemeinschaften** richten ihre Wege nicht an den Bedürfnissen der Radfahrer aus. jms

KOMMENTAR

Selbstbild

Von Jan-Michael Schürholz

Salzgitter ist keine typische Radfahrerstadt, soll einst Stadtsprecher Norbert Uhde gesagt haben. Allerdings steht Salzgitter auch weder für die typische Autofahrerstadt noch für den Öffentlichen Personennahverkehr.

Geht es nach Oberbürgermeister Frank Klingebiel und seinem Team, soll sich die Stadt als kinder- und familienfreundlich profilieren. Das ist auch gut, doch gehört dazu mehr als Kitas und Spielplätze. Nämlich auch eine gute Verkehrsinfrastruktur und damit ein gutes Radwegenetz.