

Angespanntes Fahrradklima

Zum vierten Mal in Folge hat sich Minden beim ADFC-Fahrradklimatest verschlechtert. Aktivisten fordern nun Veränderungen, die Stadt sieht sich auf einem guten Weg.

Von Jan Henning Rogge

Minden (mt). Minden ist zum vierten Mal in Folge beim Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC abgestiegen: 4,16 lautet die Durchschnittsnote, die Radfahrer der Stadt geben (das MT berichtete). Bei der Umfrage 2016 hatte es noch für die Durchschnittsnote 3,9 gereicht (2014: 3,69, 2012: 3,56). Minden landet damit auf Rang 77 von 100 Städten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern. Doch ist Minden als Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW (AGFS) tatsächlich gerade mal ausreichend? Und wie aussagekräftig ist so ein Test eigentlich?

131 Radfahrer haben an der Umfrage teilgenommen – nicht gerade viel für eine Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern, könnte man meinen. Auf der anderen Seite handelte es sich nicht um eine Befragung, bei der die Teilnehmer direkt angesprochen wurden. Wer am Klimatest teilnehmen wollte, musste dafür auf der speziell dafür eingerichteten Internetseite einen Fragenkatalog beantworten. Es ist also davon auszugehen, dass es sich bei den Teilnehmern um Menschen handelt, die sich so mit dem Thema auseinandersetzen, dass sie diesen Schritt gehen. Die Stadt Minden begrüßt den ADFC-Fahrradklima-Test 2018 grundsätzlich, teilt die Pressestelle mit, bemängelt aber die geringe Zahl der Teilnehmer und stellt fest: „Die statistische Aussagekraft ist daher begrenzt. Aber, – und das ist in diesem Kontext wichtig – Minden will eine zunehmend fahrradfreundliche Stadt werden und deshalb werden wir uns intensiv und selbstkritisch mit den genannten Kritiken befassen.“

„Wenn Minden will, dass mehr Menschen aufs Rad steigen, muss mehr passieren.“

Tatsächlich wird auch über den Fahrradklimatest hinaus immer wieder Kritik an der Fahrradinfrastruktur geübt. Gruppen wie die „Aktiven Radfahrer Minden“ und der Minden-Lübbecker Kreisverband des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) bemängeln darüber hinaus ein offenbar fehlendes Konzept. Zwar will die Stadt nicht zuletzt zum Erreichen der Klimaziele den Radverkehr weiter erhöhen, unklar scheint aber, wie das gelingen soll. 25.000 Euro wurden für 2019 bereitgestellt,



Zwischen parkenden und fahrenden Autos wie hier am Königswall fühlen sich Radfahrer oft unwohl. Das „Fahren im Mischverkehr“ in Minden hat beim Fahrradklimatest die Note 4,6 bekommen. MT-Archivfoto: Alex Lehn

um eine Analyse der gesamten Fahrradinfrastruktur zu erstellen. „Ausgehend von dieser Analyse muss nun ein Konzept entwickelt werden, dass die Maßnahmen, Kosten und Zeitpunkt der Umsetzung enthält“, sagt Ratsmitglied (Grüne) und „Aktive-Radfahrer-Minden“-Aktivist Horst Idelberger. „Dieses Konzept muss den Bedürfnissen des Fahrradverkehrs gerecht werden, wobei Fuß- und öffentlicher Verkehr nicht vergessen werden dürfen.“ Das sehen auch die Vertreter des ADFC ähnlich. „Wenn Minden will, dass mehr Menschen aufs Rad steigen und die Stadt von unnötigen Autofahrten entlasten, dann muss mehr passieren“, teilt der Club mit. „Wir brauchen Platz für gute Radverkehrsanlagen und ein zusammenhängendes Radwegenetz.“

Besonders schlecht schneiden im Klimatest die Breite (4,9) und Oberflächen (4,8) der Wege ab – offenbar

genügen sie den Ansprüchen der Radfahrer nicht, insgesamt bekommt der Komfort beim Radfahren die Note 4,7. „Der Zustand der Radwege ist an vielen Stellen unzureichend“, erklärt der ADFC dazu – und führt das auf zu wenig Zustandskontrollen zurück. Auch bei den Aktiven Radfahrern herrscht Unmut: „Die Qualität der Radwege ist in weiten Bereichen äußerst schlecht“, sagt Horst Idelberger. Das sieht man bei der Stadt anders: „Selbstverständlich müssen Radwege verkehrstüchtig, gut befahrbar und sicher sein. Das ist eine gesetzliche Pflichtaufgabe und das stellen wir sicher durch eine regelmäßige Begehung und Befahrung der Radwege“, erklärt Pressesprecherin Katharina Heß. Generell sei die Bewertung der Radwegqualität „eine sehr subjektive Frage und den Zustand der Radwege beurteilt vermutlich jeder Radfahrer anders.“ Qualitative Verbesserungen der Radwege seien in der Regel Investitionsmaßnahmen, denen sich die Stadt in Zukunft zunehmend stellen müsse. „Das wer-

den wir machen und gut abwägen müssen, was uns eine fahrradfreundliche Stadt wert ist.“

„Drei Euro pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr sind viel zu gering.“

Horst Idelberger hofft, dass das mehr wird als heute: „Gesamtinvestitionen in Höhe von rund drei Euro pro Einwohner und Jahr für den Radverkehr in Minden sind viel zu gering. Dies zeigt das miserable Ergebnis des Fahrradklimatestes“, sagt der langjährige Fahrradaktivist. „Es gilt, sich an den Städten zu orientieren, die die Spitzenplätze einnehmen: über zehn Euro pro Kopf und Jahr sind erforderlich.“ Besonders ärgert er sich über einen Radweg, der eigentlich ein Aushängeschild der Stadt sein sollte: „Was zum Beispiel den vielen Nutzern des Weserradweges ge-

boten wird, ist beschämend.“ Von der Oberflächenbeschaffenheit sei einer der schlechtesten Abschnitte zwischen Petershagen und Hannover-Münden leider in Minden zu finden.

Trotz aller Kritik gibt es auch gute Nachrichten: Punkten kann Minden bei der Erreichbarkeit des Stadtzentrums, die mit 2,6 bewertet wird; die zweitbeste Note gibt es mit 2,9 für die Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer. Die Note 3,0 gibt es für zügiges Radfahren – dem stehen allerdings die Ampelschaltungen mit der Note 4,9 entgegen. Dass die auf den Prüfstand müssen, weiß man auch bei der Stadt und gelobt konkrete Maßnahmen in absehbarer Zeit: „An zahlreichen Kreuzungspunkten werden die Grünphasen für Radfahrer verlängert und so denen der Pkw angepasst“, erklärt Katharina Heß. „Es ist nachvollziehbar, dass sich Radfahrer genervt fühlen, wenn sie nur eine kurze Grünphase haben und Autofahrer mit gleicher Fahrtrichtung noch etliche Zeit länger die Kreuzung passieren dürfen – sprich längere Grünphase haben. Das wird an vielen Kreuzungen behoben und zu einer spürbaren Verbesserung für Radfahrer führen.“ Die Grünphasen für Fußgänger sind davon allerdings nicht berührt. „Diese müssen im Vergleich zum Pkw-Verkehr kürzer sein, denn sonst kommt es zu gefährlichen Situationen, weil sich Fußgänger gegebenenfalls noch beim Queren der Straße auf der Fahrbahn befinden.“

Dass man in Minden gut und oft genau so schnell wie mit dem Auto mit dem Fahrrad unterwegs ist, sehen Stadt und Aktivisten übrigens ähnlich. Allerdings gibt es Wahrnehmungsunterschiede, was die Sicherheit angeht. Gerade mit dem motorisierten Verkehr gibt es oft Konflikte. Besonders das Fahren im Mischverkehr mit Autos schneidet mit 4,6 schlecht ab. „Autofahrer überholen um jeden Preis, haben kein Gefühl für Abstand, und offenbar macht es ihnen Probleme ein paar Sekunden hinter einem Radfahrer zu bleiben“, beschreibt der ADFC die Gründe. Und hier scheint die Stadt auf einem guten Weg: Die anstehenden Markierungsarbeiten (Text unten) sehen alle Beteiligten positiv.

Der Autor ist erreichbar unter (05 71) 882 224 oder JanHenning.Rogge@MT.de

Rote Straßen schützen

Mehr Kreuzungen als bisher bekommen künftig Markierungen für Radfahrbereiche

Minden (mob). Mehr Rot für Minden: In diesem Jahr sollen deutlich mehr Radfahrbereiche an Straßen, Querungen über Kreuzungen und Wartezonen vor Ampeln als bisher eingefärbt werden oder große Piktogramme bekommen. Ziel: Autofahrer sollen mehr Rücksicht nehmen. Die Stadt Minden verwendet dazu Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen. Allerdings plant sie mehr, als das Förderprogramm vorsieht. Denn Unfallforscher betonen: Radeln auf der Fahrbahn und Roteinfärbung an Unfallschwerpunkten sorgen für mehr Sicherheit.

Mehr Sicherheit an Kreuzungen

Mehr Ampel-Kreuzungen als bisher, in der Fachsprache „Knotenpunkte mit Signalan-

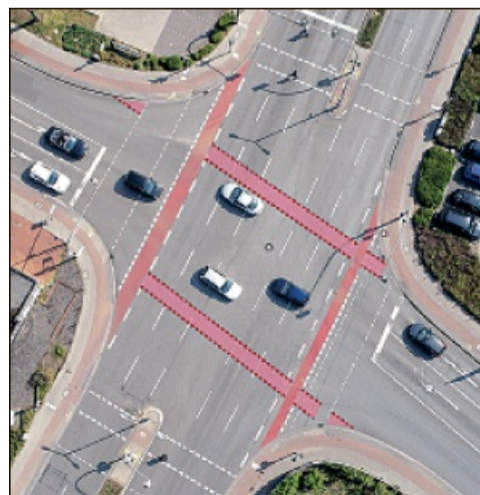
lagen“ genannt, sollen in 2019 rote Markierungen erhalten, die zeigen, dass hier der Fahrradweg entlang führt. Besonders abbiegende Autofahrer

werden dadurch aufmerksam. Zusätzlich zu den geförderten Furten entlang der Hauptstraßen will die Stadt Minden auch die Querführungen markie-

ren. Dazu gehören entlang der Ringstraße die Kreuzungen Hahlerstraße, Königstraße, Rodenbecker Straße. Und wenn zum Winter die Decken sa-



Rote Streifen markieren die Radwege an Kreuzungen. MT-Foto: Alex Lehn



Künftig sollen auch die Nebenrichtungen markiert werden. Montage: Jörg Barner

niert werden, sind auch Portstraße/Wittekindallee, Portstraße/Johansenstraße und Lübbecker Straße/Schwabenring dran.

Wo Radler an der Ampel warten

„Vorgezogene Aufstellflächen“ heißen die rot markierten Bereiche auf Fahrbahnen, wo Radler an Ampeln vor den Autos warten. Bisher waren diese nur teilweise mit einem farbigen Streifen markiert, künftig wird die ganze Fläche farbig markiert.

Mehr Farbe auch an Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind bisher auf 20 Metern Länge als solche markiert. Künftig werden sie komplett eingefärbt. Zudem gibt es mehr Farbe auch für kri-

tische Bereiche, etwa vor Ampeln, an Engstellen, Kurven, stark befahrenen Knotenpunkten und Zufahrten. Ein Beispiel dafür ist die Ampelanlage am Hucken auf der Mindener Straße.

Piktogramme: Hier gehören Radler hin

Längst können Radfahrer auch die Fahrbahn benutzen – selbst, wenn ein Radweg da ist. Große weiße Symbole auf der Fahrbahn sollen klarstellen: Hier können Radler fahren. Das soll auch die Sicherheit erhöhen.

Die Piktogramme werden hinter jeder Einmündung wiederholt. 64 davon plant die Stadt an Marienstraße, Stiftstraße, Hahler Straße, Königstraße, Rodenbecker Straße und Königswall, jeweils innerhalb der Ringstraße.