

Ein Sommer mit der Blauen Route

Vor einem Jahr wurde Mönchengladbachs erste Fahrradstraße eröffnet. Ein persönlicher Erfahrungsbericht.

VON DENISA RICHTERS

Das Fahrrad ist seit vielen Jahren mein liebstes Fortbewegungsmittel im Alltag. Das kommt aus der Zeit in Düsseldorf, wo der Autoverkehr sich so oft staut und Parkplätze so rar sind, dass das Rad die bessere Lösung ist. Ich habe kein Rennrad, kein Trekking-Bike, sondern ein robustes Stadtrad einer Traditionsfirma. Ich lege nicht Dutzende von Kilometern zurück, sondern am liebsten eine Strecke von vier bis fünf Kilometern, in zügigem Tempo. Die Blaue Route, seit einem Jahr Mönchengladbachs erste Fahrradstraße, ist also ideal. Zumal sie die Verbindung zwischen meinem Wohn- und meinem Arbeitsort ist. Ich bin sie in diesem Sommer nicht täglich, aber etwa 40 Mal gefahren, in die eine oder in die andere Richtung, mal morgens, mal mittags, mal abends. Meine Erfahrungen sind nicht repräsentativ, aber breit gefächert.

Die Situation Die Fahrradstraße führt vom Rheydter Marktplatz über die Brucknerallee, Richard-Wagner-Straße, Buscherstraße, August-Oster- und Deusser Straße zum Berliner Platz in der Gladbacher Innenstadt. Sie ist blau markiert, mit Radwegsymbolen auf dem Asphalt. Es gilt Tempo 30, Autofahrer dürfen sie nur als Anlieger nutzen (wenn sie zu einer der dortigen Adressen müssen), nicht als Durchfahrtstraße. Die Fahrbahn ist an vielen Stellen sehr schmal, so dass Radfahrer – wenn sie den Sicherheitsabstand zu den rechts parkenden Autos einhalten – so weit in der Mitte fahren, dass ein Auto sie kaum überholen kann und das auch nicht sollte. Da viele Autofahrer das nicht wissen, liegt hier Potenzial für Konflikte.

Die Atmosphäre In weiten Teilen ist die Strecke von Bäumen und schönen Gründerzeithäusern gesäumt. Es fahren nur wenige Autos, selten kreuzen Fußgänger den Weg. Ideal, wie ich finde. Ich empfand es jedes Mal als Vergnügen und kam für meine Ansprüche gut voran. Ausgebremst wird man jedoch von Kreisverkehren (Nordstraße, Breite Straße) und Hauptstraßen (Hofstraße).



Die Beschilderung und das Piktogramm auf dem Asphalt zeigen, worum es geht: Hier haben Radfahrer Vorrang, nur Anlieger dürfen die Straße mit dem Auto nutzen – und das bei maximal 30 Kilometern pro Stunde.

FOTO: DENISA RICHTERS

Die Befürworter Da sind natürlich die Radfahrer, die die Route regelmäßig und sichtbar immer zahlreicher nutzen. Sie finden sie ebenso positiv wie die Fußgänger, die nun den Mittelstreifen für sich haben und nicht mehr auf Radfahrer achten müssen. Ich bin immer wieder ins Gespräch gekommen – mit Hun-

dehaltern, Müttern mit Kindern, älteren Spaziergängern, Studierenden in der Pause –, alle freuen sich über den fahrradfreien Fußgängerbereich. Auch viele Anwohner begrüßen die neue Regelung. Denn eine Anliegerstraße erhöht zunächst die Lebensqualität.

Die Kritiker Einige Anwohner sind

massiv gegen die Blaue Route. Nicht, weil sie die Fahrradstraße ablehnen, sondern weil sie sich unsicher auf der Fahrbahn fühlen und weiterhin den für Fußgänger vorgesehenen Mittelstreifen mitbenutzen wollen. Sie berichten von lebensgefährlichen Situationen auf der ihrer Ansicht zu schmalen Fahrbahn, wenn Autofahrer zu überholen ver-

suchen oder von hinten drängeln. Es soll schon zu extremen Auseinandersetzungen gekommen sein. Einige andere Anwohner wiederum begrüßen zwar die neue Regelung, fordern aber, sie auch dauerhaft zu kontrollieren. Weil sowohl das Tempo 30 regelmäßig, teils stark, überschritten und die Anliegerregelung ignoriert werde. Es gibt auch noch jene Radfahrer, die ich „Experten“ nenne. Sie nutzen fast ausschließlich das Fahrrad, sind versiert, wollen schnell vorankommen und pochen auf Prinzipien. Sie hadern mit der Fahrradstraße, weil sie nicht konsequent genug umgesetzt wurde. Fürs Schnellfahren hat sie ihrer Ansicht nach zu viele Hürden (enge Fahrbahn, Kreisverkehre, Hofstraße). Sie nutzen lieber die parallel verlaufende Theodor-Heuss-/Gartenstraße und fordern radikalere Lösungen für den Radverkehr und dafür ein bewusstes Ausbremsen des Autoverkehrs.

Die Gefahren Sind aus meiner Erfahrung gering. In all der Zeit hat mich nur einmal ein Autofahrer bedrängt (weiße Limousine mit bulgarischem Kennzeichen und extrem hohem Tempo am vergangenen Sonntag). Nur einmal wäre ich fast umgefahren worden, als eine junge Frau die Vorfahrt missachtete. Offenbar eine Studentin, die ihre Aufmerksamkeit mehr auf die Suche nach einem freien Parkplatz richtete als auf den Verkehr. Auch einige der NEW-Busfahrer haben es spürbar eilig und kennen nicht jede Regel einer Fahrradstraße. Sie stehen aber auch unter dem Druck, den Fahrplan einhalten zu müssen. Den Busverkehr aus der Strecke rauszunehmen, sollte deshalb ernsthaft überlegt werden.

Kompromisse oder Prinzipien? Die Fahrbahn auf der Strecke ist schmal. Fährt ein Auto hinter mir her, habe ich kein Problem damit, weiter nach rechts zu fahren, wenn sich eine Möglichkeit ergibt (z.B. durch einen freien Parkplatz oder eine Straßeneinmündung), mein Tempo zu drosseln und das Auto vorbeizulassen. Ist für mich entspannter, die Autofahrer haben es

mir jedes Mal gedankt. Und vielleicht hilft es, das gegenseitige Verständnis zu erhöhen. Das jedoch brachte mir bei Facebook einen Shitstorm ein – und zwar verblüffenderweise von zwei Lagern: Jene Anwohner, die die Blaue Route für lebensgefährlich halten, sahen sich bestätigt und durch mein nachgiebiges Verhalten die Route ad absurdum geführt. Die radikalen Radfahrer warfen mir „appeasement“ vor im Sinne von Einknicken vor dem Autoverkehr. Es werde sich, so ihre Überzeugung, nie etwas ändern, wenn man als Radfahrer nicht stur auf seine Rechte poche. Das heißt: Keinen Autofahrer überholen lassen. Drängelt oder schimpft einer, das Fahrrad vor ihm auf die Fahrbahn legen und ihn über die Rechte des Radfahrers belehren. Tut mir leid, mein Weg ist das nicht. Ich bin sicher, dass man mit Kompromissen weiter kommt als mit Konfrontation.

Die Verbesserungen Doch auch ich sehe Schwachstellen, die sich beseitigen ließen. Die Herausnahme des Busverkehrs und regelmäßige Tempo- sowie Anliegerkontrollen gehören dazu. Wenn die städtischen Planer es ernst meinen mit der Blauen Route, sollten sie für den Übergang Hofstraße eine Vorranglösung für Radfahrer schaffen, zum Beispiel eine Art Zebrastreifen. Denn dort wird man oft zu minutenlangem Warten verdammt. Es fehlt an Konsequenz der Route. Die Parkplatzsituation an der Hochschule sollte sich die Stadt auch mal näher anschauen. Der Suchverkehr schmälert die Attraktivität der Strecke. Im Bereich Buscher-/August-Oster-Straße sind die Markierungen zu schwach, für Autofahrer kaum erkennbar. Hier wären mehr Piktogramme nötig. Bei Dunkelheit sind die Markierungen auf der gesamten Strecke nur schwer zu erkennen. Dann wäre es aber zur Sicherheit der Radfahrer am notwendigsten.

Fazit Eine an sich optimale Strecke in schöner Kulisse, allerdings mit Verbesserungspotenzial. Mönchengladbach muss sich erst an Fahrradstraßen gewöhnen. Deshalb bitte nach und nach mehr davon.