

MÖNCHENGLADBACHER STADTPOST

BORUSSIA

Michael Cuisance fordert eine Stammplatz-Garantie. Seite D 1

KONZERT

Sarah Connor kommt nach Gladbach. Seite C 3

WEINISCHENPOST GLADBACHS GRÖSSTE ZEITUNG

Das Kreuz mit den Kreuzungen

Wer als Radfahrer links abbiegen will, wird von Markierungen immer häufiger auf einen indirekten Weg geführt. Der ADFC kritisiert das als zu unsicher und zeitraubend - und fordert stattdessen breite Aufstellzonen für Radler an Ampeln.



So sieht die Regelung an der Kreuzung Bahn-/Monschauer Straße aus: Wer als Radfahrer links abbiegen will, muss erst rechts fahren. Im zweiten Schritt geht es bei Grün in die gewünschte Richtung.



In dieser Fotomontage zeigt der ADFC, welche Lösung er besser findet: Radfahrer halten an Ampeln auf breiten Aufstellflächen vor den Autos. Von dort aus wird direkt links abgebogen. FOTOS (2): ADFC

VON DENISA RICHTERS

MÖNCHENGLADBACH Was die Infrastruktur für Radfahrer betrifft, gibt es in Mönchengladbach viel in den vergangenen Jahrzehnten Verpassstes nachzuholen. Dass das eine gewisse Zeit dauert, zumal die Stadt in der Haushaltssicherung ist und deshalb wenig finanziellen Spielraum hat, ist Thomas M. Claßen klar. Er ist Vorstandsmitglied im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Mönchengladbach und sagt: „Wir sehen, dass die Stadt Fortschritte macht.“ Dazu zählten die Radstationen, die Aufhebung von Einbahnstraßenregelungen für Radfahrer und neue Radwege. „Es fehlt aber an vielen Details und der Konsequenz“, schränkt Claßen ein. Dies gelte insbesondere für Kreuzungen. Vor allem bei der Frage, wie Radfahrer beim Linksabbiegen geführt werden sollen, klaffen die Meinungen zwischen Stadt und ADFC weit auseinander. „Da gilt bei der Stadt ganz klar Vorrang für Autos“, sagt Claßen.

Was sind die Möglichkeiten? Es gibt unterschiedliche Lösungen, um Radfahrer an Kreuzungen mit Markierungen zum Linksabbiegen zu führen: zum Beispiel über eine eigene direkte Linksabbiegerspur. Oder



Die Markierung auf der sanierten Kreuzung Limitenstraße/Gracht: Radler können auch hier nur indirekt links abbiegen.

über die gesamte Fahrbahn markierte Aufstellzonen an Ampeln vor den bei Rot wartenden Autos; von dort aus ist auch das Linksabbiegen möglich. Eine weitere Variante ist das indirekte Linksabbiegen. Dabei werden Radfahrer erst rechts auf die andere Seite der Kreuzung geleitet. Von dort aus fahren sie im zweiten Schritt bei Grün (in den meisten über eine Induktionsschleife in den Wartezonen ausgelöst) in die gewünschte Richtung.

Was ist der Streitpunkt? Die Stadt setzt häufig auf das indirekte Linksabbiegen. So beispielsweise an der Kreuzung Bahnstraße/ Monschauer Straße nahe des Kauflands oder –

ganz neu – auf der Limitenstraße im Kreuzungsbereich Gracht/ Stresemannstraße. „Aufgrund von hohen Verkehrsbelastungen oder einem hohen Schwerverkehrsanteil ist eine sichere Führung der Linksabbieger nur durch eine indirekte Führung zu gewährleisten“, heißt es seitens der städtischen Verkehrsplaner. Claßen vom ADFC widerspricht – nicht in der Sache, sondern in der Ausführung. Diese Art der Führung sei zwar im fahrradfreundlichen Nachbarland Niederlande üblich, aber übergeschützt, räumlich klar von anderen Verkehrsteilnehmern abgegrenzte Radwege („protected bike lanes“). In Mönchengladbach gibt



Auch Kreuzungen mit Aufstellflächen gibt es in der Stadt, etwa auf dem Stationsweg/ Mürriger Straße. FOTOS (2): RICHTERS

es diese Abgrenzung nicht. Außerdem sei die Aufstellfläche zu klein, räume an der Bahnstraße teils in die Kreuzung, kritisiert Claßen. So umgesetzt sei diese Lösung zu unsicher und koste wegen des Umwegs unnötig Zeit.

Was möchte der ADFC? Da der Raum für gesonderte Linksabbiegerspuren für Radfahrer fehlt und auch Abgrenzungen schwierig umzusetzen sind, favorisieren die Radler-Lobbyisten die Lösung mit einer breiten Aufstellfläche. „Da werden Radfahrer gesehen und haben einen sicheren Platz zum Anfahren“, sagt Claßen. Der Moment des Anfahrens sei

als Radfahrer immer der unsicherste. Zudem werde das indirekte Abbiegen schlecht angenommen.

Was sagt die Stadt? Die Führung der Radfahrer im Knotenpunkt sei immer im Kontext der Sicherheit aller Straßenraumnutzer und der dort herrschenden oder zu erwartenden Verkehrsmenge zu bewerten, teilte ein Stadtsprecher auf Anfrage mit. Die indirekte Linksabbiegerführung sei ein Beispiel aus der Richtlinie für Lichtsignalanlagen und werde in Mönchengladbach und anderen Städten erfolgreich eingesetzt.

Wer entscheidet? Die Fachleute im Rathaus führen die Straßenraumplanung nach Angaben des Sprechers in enger Absprache mit den Fachabteilungen, der Polizei und der Ordnungsbehörde durch. Im Arbeitskreis Nahmobilität, in dem auch der ADFC Mitglied sei, werden generelle Fragen erörtert. Der ADFC wirft der Stadtverwaltung vor, sich an der gerade sanierten Burggrafenstraße über politische Beschlüsse hinweggesetzt zu haben und hat dazu alle Ratsfraktionen angeschrieben. Entgegen dem Beschluss aus 2015 wurde dort die indirekte Linksabbiegelösung für Radfahrer realisiert.