

Grünes Licht für die Radfahrer der Region

Während einige Städte und Gemeinden schon **radfreundlich** sind, müssen andere noch viel dafür tun. Verleihtet für Elektroäder.

VON CHRISTINA DIELS

Aachen. Was macht die Fahrrad-Hauptstadt Münster besser als andere? „Die haben mit ihrer flachen Lage Gunstorteile und keine Höhenunterschiede zu überwinden“, sagt Rolf Spittler, Mitglied im Bundesfachausschuss Tourismus des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC). Vor allem aber fahren die Münsteraner von Kindesbeinen an Rad. Nicht als Freizeitbeschäftigung, sondern als Fortbewegungsmittel. „In Münster hat sich die Infrastruktur entsprechend angepasst“, sagt Spittler. Dazu zählen die Radwegführung, Vorrang schalten an Ampeln und Vorfahrtstellen an Kreuzungen.

Der Fahrradklima-Test

In Aachen und in der Werbung sind anders aus. „Die Menschen haben das Radfahren hier nicht mit der Muttermilch aufgezogen“, sagt Monika Volkmer, Vorsitzende des ADFC in Aachen. „Aber es ist zunehmend selbstverständlicher geworden.“ Immerhin steht Aachen beim fünften ADFC-Fahradklima-Test bei den Städten mit mehr als 900 000 Einwohnern auf Platz 13 mit einer Note von 3,76. Münster (Platz 1) ist mit 2,61 bewertet. Fast 80 000 Radfahrer sind befragt worden nach den Stärken und Schwächen ihrer Städte. In der Werbung dazu mit weniger als 100 000 Einwohnern landete Erkelenz auf Platz 21 (3,20), Jülich immerhin auf Platz 125 (3,78), Düren (4,11) dagegen abgeschlagen auf Platz 211 von 252 Plätzen. Sehr schlecht fällt die Bewertung in zwei Kategorien aus: „Breite der Radwege“ und „Verkehrsführung an Baustellen“ aus. „Radfahren kann ich überall“, sagt Spittler, „entscheidend ist, ob der Weg breit genug ist und die Oberfläche gut befahrbar. Notfalls mal absteigen und schieben, kann ich keinem touristischen Gast mehr zumuten.“ Keine Störungen durch Poller oder Schranken, keine ungeschützten Straßenequerungen also, Münster hat das Glück gehabt. „Die landwirtschaftlichen Wege sind breit, asphaltiert und da gibt es kaum Verkehr.“

Außerdem entscheidend: die Wegweisung und Themenrouten, die sich vornehmlich auf die Knotenpunktsystem das Nonplus-ultra ist, bezweifelt Spittler: „Es ist einfacher, Ortsangaben zu folgen. Wer nach Ziffern fährt, kann die Orientierung verlieren.“ Allerdings, Münster hat auch die Eifel-Gästen unterscheiden. „Das allgemeine Publikum darf man nicht überfordern mit dem Punktessy-



Foto: stock/imagebroker

Radampel auf Grün: Nicht alle Städte in der Region haben gute Lösungen für den Radverkehr.

tem. Auf der anderen Seite ist es attraktiver, wenn man sie amlockt mit Themenrouten zu den Schönheiten der Landschaft.“

Die großen Kreuzungen

Volkmer schaut vor allem auf die Gefahren für Radfahrer in Städten. Separate Radwege waren gestern. Wegen Gefährdungen durch Ein- und Ausfahrten, Behinderungen wie Mülltonnen, kreuzende Fußgänger, abbiegende Kraftfahrer in Kreuzungsbereichen, zählt Volkmer auf. „Immerhin beabsichtigt die Stadt Aachen, die Radwegbenutzungspflicht überall dort aufzuheben, wo sie für Radfahrer nicht notwendig ist – so wie es die neue SUV vorschreibt.“ Problematisch sieht sie vor allem die großen Kreuzungen wie etwa am Aachener Kaiserplatz, wenn Radfahrer bei viel Verkehr und rotem Ampel nicht auf den Schutzstreifen

kommen“. Auch die Kreisverkehre, wie etwa an der B 57, sieht sie kritisch, weil Radfahrer mehrfach stehen bleiben müssen.

Würseln habe einerseits vorbildliche Lösungen für den Radverkehr, andererseits auch katastrophale. Die Lage für Radler in Alsdorf beschreibt Volkmer als „ganz übel“. Der Radverkehrsbeauftragte Oliver Schmidt-Schwan setzt ihr ehrenamtlich dafür ein, dass „man Radfahrern mehr Respekt zollt und als gleichwertige Verkehrsteilnehmer wahrnimmt und nicht als Hindernis.“ Eine Demonstration hat Schmidt Anfang Mai organisiert und hofft, dass die Stadt die Anregungen und Kritik ernst nimmt und mehr an die Radfahrer denkt.

Das Präädikat „fahrradfreundliche Stadt“ darf Erkelenz schon tragen. „Wir haben mit den kurzen Wegen in die Stadt hier gute Voraussetzungen“, sagt Nicole Stoff-

fels, Referentin für Stadtmarketing. So bringt man die Bürger leichter dazu, das Auto stehenzulassen. Dank geöffnete Einbahnstraßen und Fußgängerzonen für den Radverkehr komme man auf direktem Weg vom Bahnhof zum Marktplatz. „Das funktioniert, solange Rücksicht genommen wird.“

Im Kreis Heinsberg ist das Radwegesystem laut Heinsberger Tourist-Service dicht geknüpft. „Wir bekommen für die Wegweisung viel Lob von unseren Gästen“, sagt Geschäftsführerin Patricia Mees. Leider seien nicht alle Radwege barrierefrei. „Das ist bei unseren wassergebundenen Wegen an der Rur nicht bei jeder Witterung möglich.“ Ein Vorteil vor Ort dafür: „keine unnötigen Höhenmeter“.

Der elektronische Schub

Wer es rollen lassen möchte, kann das heute auch bergauf und bergab. Dem elektronischen Schub sei dank. In Ostbelgien bieten das Unternehmen „movelo“ und die regionalen Tourismusagenturen 23 Verleihe- und 15 Akkuwechselstationen für Elektroäder an. In der Städteregion Aachen, im Monschauer Land, in Düren, Heinsberg, Wegberg und Gangelt stehen 16 Verleihe- und 20 Wechsel-

stationen bereit. Die flächendeckende Versorgung sei von der Basis her sehr gut, sagt Spittler. Aber „Erfahrungsgemäß gibt es pro Verleiher nur zwei Räder.“ Die Vernetzung funktioniert nicht. „Wenn Sie sieben Räder anfragen, müssen Sie die selbst zusammensuchen. Die Hotels stellen die Räder oft in den Keller, und hoffen, dass niemand sie mietet, weil sie ja gepflegt werden müssen.“ Doch einige Regionen seien dabei, sich besser aufzustellen.

Elektro-Experte Denys Benjamin Alt vom ADFC Aachen sieht seine Region gut versorgt. „Die Eifel ist mit Movelo und der Firma Eifelrad in Konzen gut aufgestellt“, sagt er. „Man kann auch sieben Elektroäder gleichzeitig leihen – einfach vorab reservieren.“ Die Entwicklung in der Städteregion sieht er positiv. „Bis zum Sommer wird man eine flächendeckende Versorgung hinbekommen.“ Mit den Leihrädern komme man heute 40 bis 80 Kilometer weit, und damit zur nächsten Ladestation, sagt Alt. „Und den meisten tut nach 40 Kilometern ohnehin der Allerwerteste weh.“ Allerdings müssen Radfahrer die Anstiege in der Eifel berücksichtigen. „Wenn man hier immer volle Leistung fährt, reichen sie maximal 40 Kilometer.“

Für die Zukunft: Stadtverkehr auf das Rad verlagern

2020 soll der Radverkehr nach dem Radverkehrsplan der Bundesregierung 15 Prozent aller zurückgelegten Wege ausmachen. Damit müssen sich ländliche Räume von 8 auf 13 Prozent steigern, städtische Kom-

munen von elf auf 16 Prozent.

Ein Vergleich: Kopenhagen will 50 Prozent des Stadtverkehrs auf das Rad verlagern. Darauf weist das deutsche Verkehrsministerium hin.