

„Diese Forderungen sind jetzt in keiner Weise hilfreich. Sollen Vertreter anderer Verkehrsträger ausgespielt werden?“

Thomas Fegers
SPD-Planungspolitiker

„Viele Projekte stocken und werden nur zögerlich umgesetzt. Wir fordern, dass die Stadt zusätzliches Personal für Planung und im Ordnungsamt einstellt.“

Dirk Rheydt
ADFC-Chef

„Man kann den dritten Schritt nicht vor dem ersten machen. Wir brauchen erst das Mobilitätskonzept als Richtschnur.“

Annette Bonin
CDU-Planungspolitikerin



Radwege: ADFC-Chef greift die Stadt an

Keine Planer, keine Kontrolleure, kein verbindliches Ziel: Gladbachs Radfahrer-Interessenverband ADFC ist unzufrieden mit der Entwicklung in der Stadt. Projekte stockten, Fördergeld werde nicht abgerufen. CDU und SPD wehren sich.

VON DIETER WEBER

Vor einigen Jahren war Mönchengladbach tristes Entwicklungsland, wenn's um Fahrradfahren ging: Der Gladbacher fuhr ins Grüne, aber nicht auf den Straßen in der Stadt. Dies nicht ohne Grund: Die meisten Innenstadtstraßen haben keine Radwege. Und dort, wo es welche gibt, ist deren Zustand oft mies: Sie sind marode, eng oder enden auch schon mal irgendwo im Nirwana.

Seit einiger Zeit hat sich zumindest das Bewusstsein geändert. Die Initiative „200 Tage Fahrradstadt“ des Künstlers Norbert Krause machte Radfahren auch in der Stadt populär. Es folgten Aktionen wie „Stadtradeln“ und die „Mönchen-

gladbacher Fahrradsternfahrt“ mit rund 1200 Teilnehmern, und es gab eindeutige Aussagen, mehr für Radfahrer tun zu wollen. Es schien, als würden mehrere Seiten sich diesem Ziel besonders verpflichtet fühlen: Stadtplaner, Politiker, die Gladbacher Gruppe im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), dazu zahlreiche Engagierte.

Doch jetzt ist der Burgfrieden gestört. Der ADFC macht der Stadt Vorwürfe, dass der Umbau nicht oder zu schleppend vorangeht und formuliert drei zentrale Forderungen. Planungspolitiker von CDU und SPD reagieren vergrätzt: Man arbeite doch an einem Konzept, das Vorpreschen des ADFC-Vorsitzenden Dirk Rheydt komme zur fal-

schon Zeit und sei der Sache jetzt wenig dienlich.

ADFC-Chef Rheydt verlangt zum Beispiel, dass der Gladbacher Rat per Beschluss festlegen soll, dass der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2020 auf 20 Prozent festgelegt wird. Zum Vergleich: Nach der letzten Studie im Jahr 2010 lag er bei lediglich 6 Prozent, der des Autos aber bei 62 Prozent. „Der Radverkehrsanteil muss signifikant gesteigert werden. Andere vergleichbare Städte wie zum Beispiel Krefeld haben es vorgemacht, dass dies geht. Krefeld hat jetzt einen Radverkehrsanteil von 18 Prozent“, sagt Rheydt.

Er bezweifelt außerdem, dass die Stadtplanung Verbesserungen wirk-

lich forciert angeht. Mehr als drei Jahre habe es gedauert, bis rund 40 Einbahnstraßen in der Stadt für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben waren. ADFC-Chef Rheydt: „Viele Projekte stocken und werden nur zögerlich umgesetzt. Fördertöpfe können nicht abgerufen werden, weil kein Personal da ist, um die entsprechenden Anträge zu stellen. Und dem Ordnungsamt fehlen Leute, die Falschparker auf Rad- und Gehwegen zu kontrollieren. Wir fordern daher, dass die Stadt zusätzliches Personal für Planung und im Ordnungsamt einstellt.“ Er fordert die Stadt auf, problematische Radwege zeitnah in sichere umzubauen. „Man kann eine Straße auch anders aufteilen, für

Auto- und für Radverkehr. Das bietet sich zum Beispiel für die Hohenzollernstraße an“, sagt Rheydt.

Über den Vorstoß sind CDU und SPD nicht glücklich. „Wir arbeiten gemeinsam am Masterplan Nahmobilität, und da gehört der ADFC wie Pro Bahn und der VCD als Partner mit dazu. Diese Forderungen sind jetzt in keiner Weise hilfreich. Sollen Vertreter anderer Verkehrsträger ausgespielt werden?“, fragt sich Planungspolitiker Thomas Fegers (SPD). Und sein Pendant bei der CDU, Annette Bonin, wundert sich: „Einige Ideen kann ich ja nachvollziehen. Aber man kann den dritten Schritt nicht vor dem ersten machen. Wir brauchen erst das Mobilitätskonzept als Richtschnur.“