

CDU-Senioren-Union, Ortsverband Bad Zwischenahn - Arbeitskreis Fahrradweg durch Bad Zwischenahn -

Der Arbeitskreis hat sich im November 2007 konstituiert und das Thema bearbeitet. Es geht um die Ortsdurchfahrt vom Abzweig *Oldenburger Straße* bis zum Abzweig *Lange Straße* Richtung *Eyhauser Allee* und zwar auch der Sicht (älterer) Radfahrer.

Dabei wurde schnell deutlich, dass es zwei unterschiedlich zu behandelnde Beurteilungen gibt: einmal eine sehr allgemeine zu dem gesamten Fahrradweg und drei/vier ganz wesentliche Detailprobleme.

Der nachstehende Bericht befasst sich ausschließlich mit vier gefährlichen Stellen der Ortsdurchfahrt:

a) *Peterstraße* zwischen Einmündung *Georgstraße* und *Kastanienallee*

Auf der *Peterstraße* wird der Radfahrer hinter der Einmündung *Georgstraße* auf die Fahrbahn geführt. Diese Regelung birgt zusätzliche Gefahren, wenn die Radfahrer und Kfz diese Engstelle gleichzeitig erreichen. Erschwerend kommt der häufige Ladeverkehr hinzu, wobei die Lieferfahrzeuge auf der Straße parken. Es muss dabei bedacht werden, dass die gesamte Anlieferung der Waren für die vielen Geschäfte der *Peterstraße* nur aus auf der Straße haltenden Lieferfahrzeugen erfolgen kann, weil es keinerlei zusätzliche Anlieferungsstraße von der Rückseite der Gebäude her gibt.

Hier ist unser Vorschlag, den Radweg weiter auf dem ehemaligen Radweg auf dem Gehweg zu führen, weil dieser hier breit genug ist.

b) Haltestelle *Peterstraße* vor der Ratsapotheke

An der Bushaltestelle vor der Ratsapotheke in der *Peterstraße* zwischen den Häusern Nr. 3 und 5 sind die Randsteile (wohl wegen der besseren Einstieghilfe für die Fahrgäste) ca. 18 cm über der Fahrbahndecke hoch. Das bedeutet für die daran vorbeifahrenden Radfahrer eine große Gefahr. Wenn sie dicht an dem Randstein langfahren (z.B. weil sie gerade von einem Auto überholt werden), kann es ganz leicht passieren, dass sie der rechten Pedale den Randstein touchieren und dabei auf die Fahrbahn stürzen. Das ist deshalb auch besonders gefährlich, weil sie sich ja nicht auf einem separaten Radweg befinden, sondern dann auf der verkehrsreichen Straße liegen.

Hier müssen die entsprechenden Randsteine auf ein Höhenmaß reduziert werden, dass das rechte Pedal darüber gedreht werden kann.

c) Stück zwischen den Häusern *Peterstraße* 3 und 5

Hier wird der Radweg vor dem Haus *Peterstraße* Nr. 3 durch aufgemalte Linien und Pfeile und durch bauliche Anordnung auf die Straße geführt. Diese Regelung birgt Gefahren, wenn Radfahrer und Kfz diese Stelle gleichzeitig erreichen. Erschwerend kommt an dieser Stelle noch hinzu, dass der Radfahrer vom Pkw-Fahrer erst relativ spät erkannt wird. Der Radfahrer biegt nämlich vor dem Rosenbeet in der Kurve weit von der Straße ab, um dann plötzlich, wenn der Pkw-Fahrer wegen der in der Fahrbahn liegenden Insel stark nach rechts lenken muss, in

dessen Fahrspur einzubiegen. Wenn an der Haltestelle dann auch noch ein Bus hält, wird es sehr eng für beide.

Wegen der vorhandenen Breite des Gehweges ließe sich der Radweg noch ohne weiteres bis vor die Ratsapotheke oder die Zufahrten zu ihren Parkplätzen weiter auf dem Gehweg führen. Allerdings sind dabei Rückbaumaßnahmen (Entfernen einer Grüninsel mit Baum und einer Laterne) unumgänglich.

d) Stück zwischen *Lange Straße* Nr. 23 bis 31

Vor dem Haus *Lange Straße* Nr. 23 (Fred's Computerschmiede) wird der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt. Außer den sich damit ergebenden unnötigen Gefahren kommt noch eine weitere Gefahrenquelle: Der Radfahrer wird zwischen ruhenden und rollendem Verkehr hindurchgeführt. Von den parkenden Pkws geht für ihn die Gefahr aus, dass er beim Ein- und Ausparken oder beim Türenöffnen übersehen wird. Nun kann man einwenden, dass auch separat gekennzeichnete Radwege neben der Fahrbahn oder auf dem Gehweg an parkenden Pkws vorbeiführen. Aber: Es ist ein Unterschied, ob ein stürzender Radfahrer auf dem Radweg oder Gehweg oder nach einem Sturz auf der Fahrbahn zu liegen kommt. Die Gefahr für Leib und Leben ist erheblich höher.

Auch hier könnte der Radweg wegen der an sich vorhandenen Breite des Gehweges weiter auf diesem geführt werden, bis er an das auf dem Gehweg gekennzeichnete Stück vor dem Hause *Lange Straße* Nr. 31 (Schuhhaus Reins) anschließt. Übrigens: die Radwegführung im Kreuzungsbereich *Lange Straße / Mühlenstraße* ist ebenso wie in der Kurve *Am Brink* vorbildlich gestaltet.

Um dem Argument, § 45 Abs. 1 c StVO verbiete separate Radwege in „Tempo 20- bzw. 30-Zonen“, zu entgegnen, sei gesagt, dass aber damit auf keinem Fall erhöhte Verletzungsrisiken für die Radfahrer erkaufte werden dürfen. Andere Präzedenzfälle (separater Radweg auf dem Bürgersteig der *Humboldtstraße* gegenüber dem Gymnasium) zeigen, dass es geht.

An solchen Stellen der *Peterstraße* und der Straße *In der Horst*, an denen Fußgänger und Radfahrer gemeinsam den Gehweg benutzen sollen, sollte auch überprüft werden, ob es sinnvoll und erlaubt ist, dass die Auslagen der Geschäfte und die Tische und Stühle der Cafe's so weit auf den Gehweg ausgebreitet werden, wie es sich eingebürgert hat. Dadurch wird eine vernünftige Radwegführung zusätzlich erschwert.

Bad Zwischenahn, den 01. Februar 2008

gez. Egon Helms

gez. Winfried Gahn

gez. Klaus Freding