

TLZ 24.10.2013

„Absteigegebot nur tagsüber“

ADFC-Kreisvorsitzender sieht Fortschritte für Radfahrer in Erfurt – aber auch noch einiges an Nachholbedarf

■ Von Frank Karmeyer

Erfurt. Der Radverkehr in Erfurt macht Fortschritte, freut sich Bernhard Deimel. Der Kreisvorsitzende des ADFC macht dies an der Freigabe des westlichen Angers für Radfahrer ebenso fest, wie an den dort aufgestellten Rad-Ständern. Auch, dass der Anger künftig Sonntags freigegeben ist für den Radverkehr, Sorge für Freude unter den Radlern. Ab 1. Januar 2014 muss am Angerkreuz an diesem Wochentag nicht mehr abgestiegen werden, hatte der Beigeordnete Uwe Spangenberg angekündigt: Das sehr geringe sonntägliche Verkehrsaufkommen erlaube diese Regelung.

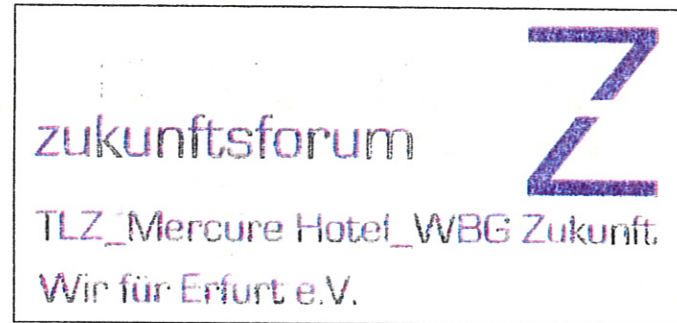
Für „schnelle Radfahrer“, so Deimel, sei das Hirschlachufer die Ausweichstrecke, alle anderen könnten nun den Anger befahren und queren – im Schrittempo, was für Radfahrer eine Geschwindigkeit von zehn Kilometern pro Stunde bedeute.

An zentralen Punkten der Innenstadt indes wünschte sich

der Kreisvorsitzende des Fahrradclubs mehr Rad-Ständer: „Die vor der Hauptpost und am Anger 1 sind tagsüber voll ausgelastet – hier könnte die Situation verbessert werden“, sagt Deimel. Apropos Anger 1: Die vom ADFC gewünschte Querung vor dem Anger 1 hat es nicht in den Verkehrsplan der Altstadt geschafft. Wer aus der Johannisstraße Richtung Bahnhof unterwegs sei, müsse auf schwierige Trassen ausweichen. „Mit einer entsprechenden Markierung einer Radtrasse vor dem Anger 1 wäre dieses Problem leicht zu beheben gewesen“, sagt Deimel.

Insgesamt trübt das die Freude aber kaum: „Wir sehen, dass Erfurt Fortschritte macht. Und auch immer mehr Autofahrer nehmen Rücksicht“, ist Deimel überzeugt, dass Erfurt für Radfahrer ein vergleichsweise sicheres Pflaster ist.

Am gefährlichsten sei derzeit noch die Magdeburger Allee: Der schmale Streifen, der zwischen parkenden Autos und Fußweg den Radfahrern vorbe-



halten ist, berge durch unbedacht geöffnete Beifahrtüren die größte Gefahr. „Wünschenswert wäre ein Radfahrstreifen auf der Fahrerseite der parkenden Autos und auf der Fahrbahn selbst“, sagt Deimel. Nach technischem Stand und Wissen sei dies die aktuell priorisierte Variante. Eine Alternative, wie sie der ADFC auch für die Umgestaltung der Nordhäuser Straße empfiehlt: Eine Radspur auf einer Ebene mit den Autofahrern, getrennt durch gestrichelte oder durchgezogene Linie.

Ein dunkles Radfahrerkapitel bleibt die Bahnhofoberführung

gegen das Absteigegebot hatte der ADFC geklagt – und hatte verloren. Nur die vielen Kontrollen hätten inzwischen dazu geführt, dass tatsächlich die Mehrzahl der Radler in diesem Bereich absteige. „Warum aber beispielsweise nachts die Durchfahrt nicht ermöglicht wird, erschließt sich mir nicht“, sagt Deimel. Um Mitternacht sei dort kein Mensch – und damit das gebotene Rad-Schieben wenig sinnvoll.

Eine weitere Radfahr-Haupttrasse sollte nach Ansicht des ADFC-Mannes ebenfalls neu überlegt werden: die Meien-

bergstraße. Eine Haupttrasse für Radler, derzeit aber nur in einer Fahrtrichtung freigegeben. „Eine Freigabe in beide Richtungen wäre meiner Ansicht nach kein Problem“, sagt er. Mindestbreiten, also metrische Begrenzungen für derartige Rad-Trassen, gebe es nicht mehr. Dass sich derzeit ohnehin kaum einer an die Einbahnregelung fürs Fahrrad halte, nimmt Deimel als Beleg für ihre „Unsinnigkeit“. Anders als der Fußgänger, der gern übers Grün abkürze, wo doch ein Weg anderes vorgebe, sei der Radfahrer durchaus zu Umwegen bereit: „Aber nur dann, wenn sie schlüssig sind.“

 Bernhard Deimel ist einer der Diskussions Teilnehmer beim TLZ-Zukunftsforum, das am Dienstag, 5. November, um 19 Uhr im Hotel Mercure Altstadt, Meienbergstraße 26/27, beginnt. Mit ihm diskutieren Uwe Spangenberg (Stadtverwaltung), Myriam Berg (Evag) und Heinz-Jochen Spilker (Citymanagement).