



Auswertung der Kommentare und Anregungen zu der Umfrage zum Radverkehr auf der Bundesstraße B228 im Januar 2021

Der CDU-Stadtverband hatte im Januar eine breitangelegte Umfrage zum Radverkehr auf der Bundesstraße B228 über seine Homepage, per Mail sowie per Post initiiert. Bezugnehmend auf die Entscheidung am Donnerstag im Rat, in der SPD, GAL und WLH dafür gestimmt haben, den Fahrradschutzstreifen bergauf auf der Bahnhofstraße wieder mit Priorität 1 in das Aufgabenheft nach dem Verkehrsgutachten Runge aufzunehmen, veröffentlichen wir die Ergebnisse im Detail. Alle Aktionen der Gewerbetreibenden, wie das Abkleben der Schaufenster, schriftliche Proteste, sowie Demonstrationen vor der Sitzung des Rates gegen den notwendigen Wegfall von insgesamt 36 Parkplätzen auf der Südseite der Bahnhofstraße sind bei den drei Fraktionen auf taube Ohren gestoßen. Der insgesamt mehrheitliche Wunsch der Bürger, auf der Bahnhofstraße eine Tempo-30-Zone einzurichten, wird mit dieser Entscheidung sogar noch erschwert. Wir sind überzeugt, dass für Radfahrer insgesamt in Haan und Gruiten mehr getan werden muss, dabei müssen die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und die der Anlieger insgesamt abgewogen werden.

Insgesamt haben sich **465 Interessierte** an der Umfrage beteiligt. 402 über das Online-Tool, 54 per Mail und 3 schriftlich per Brief. In der Summe sind **728 Kommentare, Erläuterungen und Anregungen** abgegeben worden. Wir veröffentlichen die Kommentare, Erläuterungen und Anregungen zu der jeweiligen Frage, unterschieden nach Ja-Beantwortung und Nein-Beantwortung. Lediglich auf die Aufnahme von Einzelmeinungen wird hier verzichtet.

1. Frage:

Kann Tempo 30 auf der B228 Ihrer Meinung nach dazu beitragen, dass die Sicherheit für Fahrradfahrer erhöht wird? Würden Sie einer entsprechenden Regelung zustimmen?

Frage 1 beantworteten 279 (60%) mit Ja und 186 (40%) mit Nein.

Wenn mit **Ja** geantwortet wurde, gab es in der Summe über 104 schriftlich geäußerte Meinungen und Anregungen:

52 Befragte haben ergänzend geantwortet, dass es auf der Bahnhof- und der Kaiserstr. einen hohen Querungsdruck der Fußgänger gibt und Fußgänger sowie Fahrradfahrer bei Tempo 30 sicherer wäre. Auch mit Kindern könnte man die B228 sicher queren. Es gäbe weniger Lärm und weniger Raser aber es müsste regelmäßig kontrolliert (24 Nennungen) werden. Radfahrer und Fußgänger bekämen bei Tempo 30 mehr Aufmerksamkeit seitens der motorisierten Verkehrsteilnehmer und damit mehr Sicherheit (8). Von 14 Teilnehmern wurde Tempo 30 in der ganzen Innenstadt angeregt, gerade auch auf der Kaiserstraße. Es sollte eine automatische Geschwindigkeitsanzeige geben und kluge Ampelschaltungen. Drei Mal wird die Vermutung geäußert, dass durch die Ausweisung einer Tempo-30-Strecke durch die Innenstadt nicht mehr so viel Ausweichverkehr von der A46 käme.

Wenn mit **Nein** geantwortet wurde, gab es in der Summe 61 Anmerkungen.

20 Befragte befürchten bei der Einführung von Tempo 30 mehr Staus und damit Emissionen. 5 Personen sagen, dass der Verkehr nicht behindert werden dürfte und Tempo 30 oft nicht eingehalten (4) würde. 11 Personen benennen, dass ein Fahrradschutzstreifen nur eine Scheinsicherheit gäbe, besser wäre ein baulich abgegrenzter Fahrradweg oder die gemeinsame Nutzung des Bürgersteigs (3) von Fußgängern und Radfahrern.



Die Radfahrer sollten einer Klingelverpflichtung unterliegen. 10 Teilnehmer beklagen, dass der vorgeschriebene Sicherheitsabstand – gerade von Bussen und LKWs – eingehalten werden muss und es gibt die Sorge (6), dass bei Tempo 30 der Überholvorgang zu lange dauert, was dazu führt, dass der Verkehrsfluss stockt. Zwei Teilnehmer fordern ein generelles LKW-Verbot auf der B228.

2. Frage:

Würden Sie den Wegfall der Parkplätze zu Lasten der Anwohner und ansässigen Gewerbetreibenden - auf der Bahnhofstraße einseitig bergauf und auf der Alleestraße beidseitig - zugunsten eines Fahrradschutzstreifens befürworten?

Frage 2 beantworteten 269 (59%) mit Nein und 191 (41%) mit Ja.

Wenn mit **Nein**, also gegen eine Abschaffung von Parkplätzen, geantwortet wurde, gab es in der Summe 147 schriftlich geäußerte Meinungen und Anregungen.

62 Teilnehmer antworteten hier, dass durch den Wegfall der Parkplätze der Einzelhandel, die Gastronomie, die Dienstleister und Ärzte auf der Bahnhofstraße weiter geschwächt und in der Existenz bedroht werden würden. Gerade in der Pandemie dürften die Selbständigen nicht noch zusätzlich unter Druck gesetzt werden (10). 17 Mal wurde darauf hingewiesen, dass auch Anwohner parken können sollten. Und ebenfalls 17 Personen betonten, dass Ältere/Gebhinderte zum Einkaufen und zum Arztbesuch einen nahen Parkplatz bräuchten. In diesem Kontext kam von 11 Haanern der Hinweis, dass sie zur Grabpflege oder bei Beerdigungen auf die Parkplätze an der Alleestraße angewiesen seien. Die parkenden Fahrzeuge müssten regelmäßig kontrolliert werden, denn die Anzahl der Parkplätze reicht jetzt schon nicht aus (10). Groß ist die Sorge vor dem Ausweichen des Parkverkehrs in die Seitenstraßen (9) (Stöcken, Heidstr., Luisenstr. werden besonders häufig genannt). Keiner holt seine Hemden aus der Reinigung mit dem Fahrrad ab (3). Ein End- oder Beladen wäre nicht mehr möglich (3). Handwerker, Paket- und Pizzaboten würden auf dem Fahrradschutzstreifen parken und die Radfahrer, die dann ausweichen müssten, zusätzlich gefährden. Beispiele, wo das heute schon so ist, werden genannt. Sollten die Parkplätze entfallen, müssten alternative Parkmöglichkeiten, Parktaschen (5) geschaffen werden. Leicht verzweifelt wird angemerkt, dass, wenn man Amazon unterstützen möchte, die Parkplätze abgeschafft werden sollten und die Paketboten dann auf dem Fahrradschutzstreifen parken würden.

Die Befürworter, also die **Ja-Sager** zu einer Abschaffung der Parkplätze haben sich mit 70 Anmerkungen und Ideen zu Wort gemeldet.

20 Teilnehmer geben an, dass eine Verkehrswende, ein grundsätzliches Umdenken nötig sei. Eine City-Line, die stärkere Nutzung der Busse und der Einsatz einer App, die anzeigt wo es freie Parkplätze gibt, wird vorgeschlagen. Es wird darauf hingewiesen, dass Radfahrer gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind, die ihren eigenen, sicheren Verkehrsraum benötigen (13). Auch Radfahrer sind Kunden. Radfahrer, speziell wenn sie mit Anhänger oder Lastenrad fahren sowie Schüler sind erheblich gefährdet (11). Warum sind kostenfreie Parkplätze selbstverständlich? Diese Frage wurde neun Mal gestellt. Autos stehen meist nur und blockieren den gemeinsamen Verkehrsraum. Vernünftige Radwege wären eine gute Alternative zu Tempo 30 (4). Dann kommen noch zahlreiche Einzelmeinungen, wie Geschäfte in die Innenstadt umsiedeln, Parkplätze bergab nur für Anwohner und für Kunden max. 30 Minuten Parkdauer.



3. Frage

Würden Sie sich auf einem Fahrradschutzstreifen, der den Verkehr auf der Fahrbahn nur optisch trennt, sicherer fühlen?

Frage 3 beantworteten 251 (54%) mit Nein und 214 (46%) mit Ja.

Wenn mit **Nein** geantwortet wurde, gab es die folgenden 79 Anregungen und Argumente:

18 Personen formulierten, dass ein Fahrradschutzstreifen nur eine Alibi-Lösung sei und eine Scheinsicherheit gäbe. Die Straße sei nicht breit genug, gaben 13 an. 12 Teilnehmer beschrieben Ausweichrouten, die besser ausgebaut werden müssten und gaben an, dass sie nicht in den Abgasen fahren wollten. Ebenfalls 12 Personen äußerten die Sorge, dass ein Schutzstreifen häufig zugeparkt wäre (Lieferfahrzeuge) und die Radfahrer dann auf die Straße ausweichen müsste. Besser wäre ein Fahrradweg mit min. 1,50-2 Meter Breite. Ein- und ausfahrende Fahrzeuge, genau wie Linksabbieger gefährden die Radfahrer. Wenn Parkplätze wegfallen und durch einen Radfahrstreifen quasi eine Begradigung der Bahnhof- und Alleestraße stattfände, würden beide Straßen zur Rennstrecke (5). Der mobile Individualverkehr (MIV) hält beim Überholen von Rädern, die auf dem Schutzstreifen fahren, den oft Sicherheitsabstand nicht ein (4). Tempo 30 würde reichen, um die Sicherheit deutlich zu erhöhen (3). Nur ein einseitiger, gut abgegrenzter Fahrradweg würde Sicherheit geben (2). Dass die Diskussion müßig wäre, wenn alle mit Rücksicht und Abstand fahren würden, wurde von 10 Personen ergänzt.

Wenn mit **Ja** geantwortet wurde, gaben die Teilnehmer die folgenden 87 Argumente an:

28 antworteten hier, dass sie sich nur mit einem gut sichtbaren roten oder blauen Belag sicherer fühlen würden. 18 forderten einen abgepollerten oder mit Betonleiste versehenen oder erhöhten Streifen, der dann die „Goldstandardlösung“ wäre. Von 15 Teilnehmern wurde die Forderung genannt, dass der Streifen breit genug, 1,5 bis 2 Meter, sein muss und äußerten auch die Sorge, dass der Streifen nicht zu dicht an Häusern vorbeigeführt werden dürfte (Bsp: Diekerstr.). Formuliert wurde die Forderung, dass die Streifen durchgehend sein müssen, nicht abrupt enden und die Übergänge gut gestaltet sein müssen. Besonders betont wurde immer wieder das sogenannte Dooring (7), bei dem Fahrradfahrer durch aufgehende Autotüren gefährdet werden. Viele Teilnehmer gaben an, dass der MIV, besonders auch Busse und LKWs zusätzlich zu einem Fahrradschutzstreifen langsamer fahren müssen (10). Die Wichtigkeit eines Fahrradschutzstreifens wird auf der Alleestr. betont. Ein Fahrradschutzstreifen ist für 6 Teilnehmer ein guter Kompromiss. Als Beispiel wird die Hochdahler Str. genannt allerdings mit der Einschränkung, dass der Streifen oft überfahren und zugeparkt würde (Kontrolle nötig). Wenn die Parkplätze entfallen, sei mehr Platz für den Radverkehr sagen 3 Personen. An dieser Stelle werden die Antworten ideologisch: denn es wird gesagt, dass die, die den Radverkehr nicht fördern, das Problem seien und es wird angeregt, auch mal in andere Städte zu schauen.



4. Frage

Sind für Sie alternative Zweirad-Routen z.B. über die Kölner Straße oder durch ein für den Radverkehr ausgebautes Sandbachtal eine Alternative zur Nutzung der Hauptstraße (B228)?

Frage 4 beantworteten 334 (72%) mit Ja und 130 (28%) mit Nein.

Die Teilnehmer, die die Frage mit **Ja** beantwortet haben, gaben insgesamt 124 Erklärungen oder Anregungen zu ihrer Meinung an.

46 antworteten, dass alternative Routen ein zusätzliches Muss aber keine Alternative für eine fahrradfreundliche Bahnhofstraße sind. 39 sagten, dass Alternativrouten gut wären, aber dass sie gut ausgeschildert, ausgebaut und beleuchtet sein müssen, um wirklich als Alternative angenommen zu werden. Für Senioren auf E-Bikes wäre das eine gute Alternative, in der Dunkelheit aber auch ein Angstraum. Ein kluger Ausbau von Fahrradwegen durch die Parkanlagen stärke den Gartenstadtcharakter und wären ein „Leuchtturmprojekt“. 9 gaben an, dass Sandbachtal oft mit dem Fahrrad zu nutzen und wiesen aber gleichzeitig darauf hin, dass die Bereiche für Fahrradverkehr und Fußgänger optisch getrennt sein müssen, dies würde auch für das Bachtal gelten. 10 Mal wurde die Frage gestellt, wer denn schon freiwillig über eine Hauptverkehrsstraße fahren (Sicherheit, Abgase) würde. Gerade der Schülerfahrradverkehr sollte über alternative Routen gehen, Tempo 30 wäre eine Alternative. Radfahrer können auf der B228 fast überall die Bürgersteige nutzen, tun es aber leider nicht. Radfahren ist eine normale Fortbewegung und die Politik sollte alternative Wege für Radfahrer suchen (zum Beispiel durch Thienhausen) Die Land- und Alleestraße sollten dringend für Radfahrer verbessert werden.

Zur Kölner Str. gaben nur 2 Personen an, dass diese Straße fahrradtauglich ist. Dagegen fühlen 14 Personen sich unsicher und fordern, dass die Kölner Str. entweder eine Fahrradstraße oder dass eine Verkleinerung der Baumscheiben (4) zu mehr Sicherheit beitragen würde. Immer wieder gab es die Bitte, nicht die Parkplätze für Handwerker, Betreuungskräfte, Altenpfleger zu vergessen.

Die Teilnehmer die die Frage mit **Nein** beantwortet haben, nannten 56 Gründe.

38 gaben an, dass es keine wirklich alternativen Routen gibt, da kein Fahrradfahrer Umwege fahren will und Radfahrer auch gerne schnell (4) und auf direktem Weg unterwegs sind. Der Weg durchs Sandbachtal sollte dem Freizeit-Verkehr vorbehalten sein (7). Gleichzeitig gaben 7 Teilnehmer an, dass das Sand- und auch das Bachtal nur den Fußgängern vorbehalten sein sollte. Regelmäßiger Fahrradverkehr durch das Sandbachtal wäre ökologisch nicht vertretbar. Das Sandbachtal ist keine Alternative, da es dort keine Geschäfte gibt, daher muss die Bahnhofstraße so attraktiv wie möglich für Fahrradfahrer gemacht und anerkannt werden, dass das Fahrrad ein vollwertiges Verkehrsmittel ist. Es braucht mehr Fahrradabstellflächen und Einzelhändler, die sich auf das Fahrradklientel einstellen. Ein Manko in Haan ist, dass Radwege oft einfach im Nichts enden (Bsp Kölner Str.) In vielen Ausführungen kommt zum Ausdruck, dass es weniger Durchgangsverkehr, gerade auch der LKWs, geben sollte. Der Autoverkehr könnte auch durch Rikschas reduziert werden. Fahrradfahrer sollten an Kreisverkehren nicht absteigen müssen.



Fazit:

Wir können festhalten, dass sich einige ausgewiesene Experten (Verkehringenieure) beteiligt haben. Viele Teilnehmer haben eine sehr gute Ortskenntnis. Einzelne Hinweise zu falschen oder fehlenden Beschilderungen haben wir separat aufgenommen und sind ihnen nachgegangen. Mehrere Teilnehmer haben ihre Unterstützung angeboten. Die meisten Teilnehmer haben die Umfrage sehr begrüßt, sie erkennen die Komplexität, in einer gewachsenen Stadt für alle Verkehrsteilnehmer gleichwertige, gute Lösungen vorhalten zu können an. Mehrere Teilnehmer baten, über eine Einbahn-Ringstraße mit Platz für fahrende und stehende PKWs und Räder zu diskutieren, mit dem Ziel den Durchgangs-Straßen-Charakter in Haan abzuschwächen (Modell Heiligenhaus) 5 Teilnehmer sagten, dass wir die Fragen beeinflussend gestellt hätten. Die Radfahrer als Fahrradfetischisten, die Chaos produzieren, zu beschimpfen und im Gegenzug die Autofahrer als rückständig und dreist, bringt in der Diskussion nichts.