

Kommentar zum Kommentar von H. Honold „Nicht nachvollziehbar“ vom 05.08.06

Der Kommentar von H. Honold ist am Ende dieser Datei wiedergegeben und kann bei Echo-Online nachgelesen werden:

http://www.echo-online.de/suedhessen/template_detail.php3?id=391424

1.)

„...Hieß es zuerst, Radler, die durch den Wald fahren, laufen Gefahr, überfallen zu werden, so argumentiert der ADFC nun mit den nötigen Straßenkreuzungen und malt schon die künftigen Verkehrstoten an die Wand...“

Der ADFC hat nie behauptet, Radfahrer, die durch den Wald fahren, laufen Gefahr, überfallen zu werden. Das Risiko, auf dem Waldweg am Südrand des Mühlhals überfallen zu werden, ist sicherlich nicht größer oder kleiner als an anderen Orten rund um Darmstadt.

2.)

„...Doch die Vorstellung des ADFC, dass Radlern quasi kreuzungsfreie Autobahnen geboten werden müssen, ist absurd. Denn wie sind ihre Wege innerhalb Darmstadts?...“

Sicherlich haben Radfahrer keine Anspruch auf „kreuzungsfreie Autobahnen“. Die B426 ist eine Umgehungsstraße. Leistungsfähigkeit und Akzeptanz durch den Kraftverkehr wird nur erreicht, wenn sie zügig befahrbar ist. Im Verlauf der B426/B3 um Eberstadt sind daher 11 Brückenbauwerke vorgesehen, um Radfahrer und Fußgänger ohne Ampeln sicher und ohne unnötigen Stopp des Kraftverkehrs über die Bundesstraße zu führen. Es ist absurd, an der Felsnase ohne Not nun eine unnötige doppelte Ampelquerung des Hauptstroms des Radverkehrs mit der Bundesstraße vorzusehen.

3.)

„...In der Stadt sind Verkehrskreuzungen gang und gäbe. Wer nur vom Luisenplatz zum Hauptbahnhof radelt, muss immer wieder an großen Querstraßen haltmachen und abwarten, bis die Ampel von Rot auf Grün wechselt...“

Dieses Halten und Warten ist sowohl für Kraft- als auch für Radfahrer eine unangenehme Begleiterscheinung des Stadtverkehrs. Es ist doch nicht das Ziel von Verkehrspolitik, die Probleme der Querungen im Stadtverkehr nun auch noch auf die Umgehungsstraßen zu transferieren.

4.)

„...Auch jene Mühlhals, die nicht nach Eberstadt, sondern in die Mitte und den Norden Darmstadts wollen, verhalten sich so, dass es den ADFC grausen müsste. Sie fahren von Trautheim durch den Wald ans Böllenfalltor und von dort über große Straßen zu ihrem Arbeitsplatz: jeden Tag, ohne den Anspruch eigener Fahrbahnen auf jedem Meter zu erheben...“

Dem ADFC graust es ganz und gar nicht bei der Vorstellung Waldwege zu benutzen oder sich die Fahrbahn mit Kraftfahrzeugen zu teilen. Das ist normaler Fahrradalltag. Im Fall des B426 an der Felsnase kann einem jedoch schon das Grausen kommen. Täglich 140 Radfahrer im Jahresmittel benutzen die Fahrbahn der B426. Trotz vorhandenem Angebot des Waldweges benutzen sie bei erheblicher Gefahr durch einen hohen Anteil Schwerlastverkehr die Fahrbahn der B426. Ein Nutzungsverhalten der Radfahrer wird vermutlich nur erreicht, wenn eine vergleichbar leistungsfähige Radverkehrsanlage zur Verfügung steht. Dies ist durch den

neu zu bauenden Radweg am Hang des Schleifbergs gegeben. Der Waldweg erreicht dies heute und in Zukunft wahrscheinlich nicht.

5.)

„...Auch das Argument, Ampeln für die Fahrradfahrer minderten die Leistungsfähigkeit der B 426, ist nicht nachvollziehbar. Denn an dieser Stelle gibt es ja schon Ampeln für die Straßen nach Nieder-Beerbach und nach Eberstadt...“

Bereits ein einziger Radfahrer, der die Ampel auf Rot für den Kraftverkehr schaltet, macht die neue, ausgebaute B426 langsamer als sie heute ist! Soll das dann das Ergebnis des Ausbaus der B426 sein?

6.)

„...Außerdem hatte der Ausbau der B 426 nie zum Ziel, eine Non-stop-Rennbahn zu erzeugen; dann stiege das Unfallrisiko erst recht...“

Wenn schnelle Straßen ein grundsätzliches Problem der Verkehrssicherheit wären, dürften keine Autobahnen gebaut werden. Für Radfahrer und Fußgänger sind Straßenquerungen ein Sicherheitsproblem. Solange Radfahrer und Fußgänger parallel zum Kraftverkehr und kreuzungsfrei geführt werden, sinkt das Unfallrisiko drastisch.

7.)

„...Nein, der ADFC tut weder den Bürgern, noch den Straßenplanern und auch nicht seiner Klientel einen Dienst, wenn er immer wieder gegen den Schleifberg anrennt – in der Hoffnung, dessen Hang werde doch noch zugunsten einer Velo-Piste abgetragen.“

Nach wie vor: Der Schleifberg wird nicht abgetragen. Der ADFC sieht im Radweg am Schleifberg eine gute und sichere Lösung für den Radverkehr, im Ausbau des Waldweges mit doppelter Ampelquerung, Sicherheitsproblemen und geringer Verkehrsleistung für Rad- und Kraftverkehr nicht.

Der ADFC wird auch weiterhin gegen die einseitige Berichterstattung der Lokalredaktion Darmstadt des DE anrennen.

Thomas Graen

ADFC-Darmstadt

Arbeitsgruppe PRO Radweg Felsnase

felsnase@adfc-darmstadt.de

Mehr Informationen:

<http://www.adfc-darmstadt.de/felsnase>

Kommentar von H. Honold „Nicht nachvollziehbar“ vom 05.08.06 aus Echo-Online
http://www.echo-online.de/suedhessen/template_detail.php?id=391424

Nicht nachvollziehbar

Es ist schwer zu verstehen, warum der ADFC derart hartnäckig daran arbeitet, den im Frühjahr gefundenen Kompromiss beim Ausbau der B 426 wieder zunichte zu machen. Hieß es zuerst, Radler, die durch den Wald fahren, laufen Gefahr, überfallen zu werden, so argumentiert der ADFC nun mit den nötigen Straßenkreuzungen und malt schon die künftigen Verkehrstoten an die Wand.

Natürlich bergen Orte, an denen sich Verkehrswege kreuzen, ein Risiko. Doch die Vorstellung des ADFC, dass Radlern quasi kreuzungsfreie Autobahnen geboten werden müssen, ist absurd. Denn wie sind ihre Wege innerhalb Darmstadts?

In der Stadt sind Verkehrskreuzungen gang und gäbe. Wer nur vom Luisenplatz zum Hauptbahnhof radelt, muss immer wieder an großen Querstraßen haltmachen und abwarten, bis die Ampel von Rot auf Grün wechselt. Auch jene Mühltaler, die nicht nach Eberstadt, sondern in die Mitte und den Norden Darmstadts wollen, verhalten sich so, dass es den ADFC grausen müsste. Sie fahren von Trautheim durch den Wald ans Böllenfalltor und von dort über große Straßen zu ihrem Arbeitsplatz: jeden Tag, ohne den Anspruch eigener Fahrbahnen auf jedem Meter zu erheben.

Auch das Argument, Ampeln für die Fahrradfahrer minderten die Leistungsfähigkeit der B 426, ist nicht nachvollziehbar. Denn an dieser Stelle gibt es ja schon Ampeln für die Straßen nach Nieder-Beerbach und nach Eberstadt. Außerdem hatte der Ausbau der B 426 nie zum Ziel, eine Non-stop-Rennbahn zu erzeugen; dann stiege das Unfallrisiko erst recht.

Nein, der ADFC tut weder den Bürgern, noch den Straßenplanern und auch nicht seiner Klientel einen Dienst, wenn er immer wieder gegen den Schleifberg anrennt – in der Hoffnung, dessen Hang werde doch noch zugunsten einer Velo-Piste abgetragen.

Klaus Honold
5.8.2006