

Radverkehrskonzept bleibt in der Diskussion

LIMBURG Stadtverordnete wollen weiter beraten, aber breite Zustimmung zeichnet sich ab

Das von der Stadt Limburg vorgelegte Radverkehrskonzept werden die Stadtverordneten nach der politischen Sommerpause weiter beraten. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr hatte das Thema bereits einstimmig vertagt, weil die drei Ortsbeiräte Innenstadt, Offheim und Ahlbach noch weiteren Informationsbedarf haben.

Das gilt vor allem für die Vorschläge, wie der Radverkehr auf dem Nadelöhr Autobahnbrücke zwischen der Nordstadt und Offheim geregelt werden soll; auch für die Ahlbacher ist hier eine Lösung wichtig. Insbesondere der Verzicht auf eine eigene Rampe für Radfahrer bergab stößt auf Kritik. Stattdessen sind Radfahrstreifen und eine Überholverbot vorgesehen, die kritisch gesehen werden.

Grundsätzliche Zustimmung zum Konzept seitens der SPD sig-

nalisierte im Ausschuss Fraktionsvorsitzender Peter Rompf. "Der Radverkehr muss gestärkt werden. Wir brauchen dafür ein Konzept", sagte er. Das Radverkehrskonzept als ein wichtiger Baustein des bereits beschlossenen Masterplans Mobilität habe nicht das Ziel, Autofahrer aus der Stadt herauszuhalten, sondern alternative Wege zu schaffen. Auch die Grünen stehen grundsätzlich hinter dem Konzept, erklärte Andreas Pötz (Grüne). Schließlich gebe es "umfassende Verbesserungsmöglichkeiten" für Radfahrer.

FDP: Stadt wird für Autofahrer unattraktiv

"Wir sehen das Konzept sehr kritisch", sagte hingegen im Ausschuss die Fraktionsvorsitzende der FDP, Manon Schardt-Sauer. "Die Stadt wird für Autofahrer unattraktiv gemacht." Es gebe in

dem Radverkehrskonzept zwar sicher einzelne spannende Maßnahmen, "aber insgesamt halten wir das für falsch".

Gerhard Stamm (CDU) regte an, ein besseres Miteinander von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern dadurch zu regeln, dass in der Innenstadt generell maximal Tempo 30 gilt - so, wie es auch in Holland in vielen Städten üblich sei. Wenn alle langsam fahren würden, erhöhe das die Sicherheit für alle, und es brauche auch keine Fahrrad-Piktogramme mehr auf dem Asphalt und besondere Verkehrsschilder zur Förderung des Radverkehrs.

Der Erste Stadtrat Michael Stanke (CDU) erklärte, er unterstütze diese Idee "voll und ganz", aber rechtlich sei das bislang nicht erlaubt. Denn auf den Bundesstraßen innerhalb einer Ortschaft gelte Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit. Und auch er halte

die zunehmende Bemalung der Straßen nicht für gut. Auch Jens Fluck (SPD) lobte Stamms Idee. Man könne doch das eine tun, ohne das andere zu lassen.

Ebenfalls von einer guten Idee sprach Barbara Sylla-Belok (Grüne), "aber die Holländer fahren einfach Fahrrad. Wir akzeptieren das Fahrrad in Deutschland nicht so." Und eben das solle sich durch das Radverkehrskonzept ändern. Andreas Pötz ergänzte, leider würden sich viele Autofahrer nicht an Tempo 30 halten, wenn dies vorgeschrieben sei. "Wenn sich alle daran halten würden, wäre es einfacher."

Das Limburger Radverkehrskonzept ist von einem Fachbüro im Auftrag der Stadt erarbeitet worden. Es enthält zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet. Unter anderem sollen mehr Einbahnstraßen für den

Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet werden. Es sollen aber auch Haupttrouten entlang großer Straßen entstehen - der Fokus liegt dabei zu Beginn auf der Verbindung Limburg-Diez entlang der Diezer Straße.

Radfahrstreifen sollen breiter werden

Weitere sogenannte Vehrouten werden in dem Konzept auch von der Limburger Innenstadt nach Elz oder ins ICE-Gebiet vorgeschlagen, was insbesondere für Radfahrer aus Lindenholzhausen wichtig ist. Das Fachbüro schlägt dafür einen Verkehrsversuch auf der Frankfurter Straße (B8) vor, in dem stadteinwärts einer von zwei Fahrstreifen ab der Pallottnerkirche ein Jahr lang nur Radfahrern vorbehalten sein soll bis zur Einmündung in Höhe der Eisenbahnstraße. Doch das wird

aufgrund intensiver Abstimmungen mit Hessen Mobil nicht kurzfristig möglich sein.

Bestehende Schutzstreifen sollen nach dem Konzept verbreitert werden. Betroffen davon sind nach Angaben der Stadt Schutzstreifen entlang von sechs Straßen in der Kernstadt, unter anderem die Ste.-Foy-Straße. In der Zeppelinstraße, so die Empfehlung des Konzepts, ist der bestehende Radfahrstreifen auf 1,85 Meter zu verbreitern.

Wie die Stadt weiter erklärt, sieht das Fachbüro die Verwaltung auch selbst gefordert, sich selbst beispielhaft zu verhalten. Termine sollten zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Nahverkehr wahrgenommen werden. Zudem sollten die Gebäude der Stadt über eine angemessene Radinfrastruktur angebunden sein und über hochwertige Abstellanlagen verfügen.