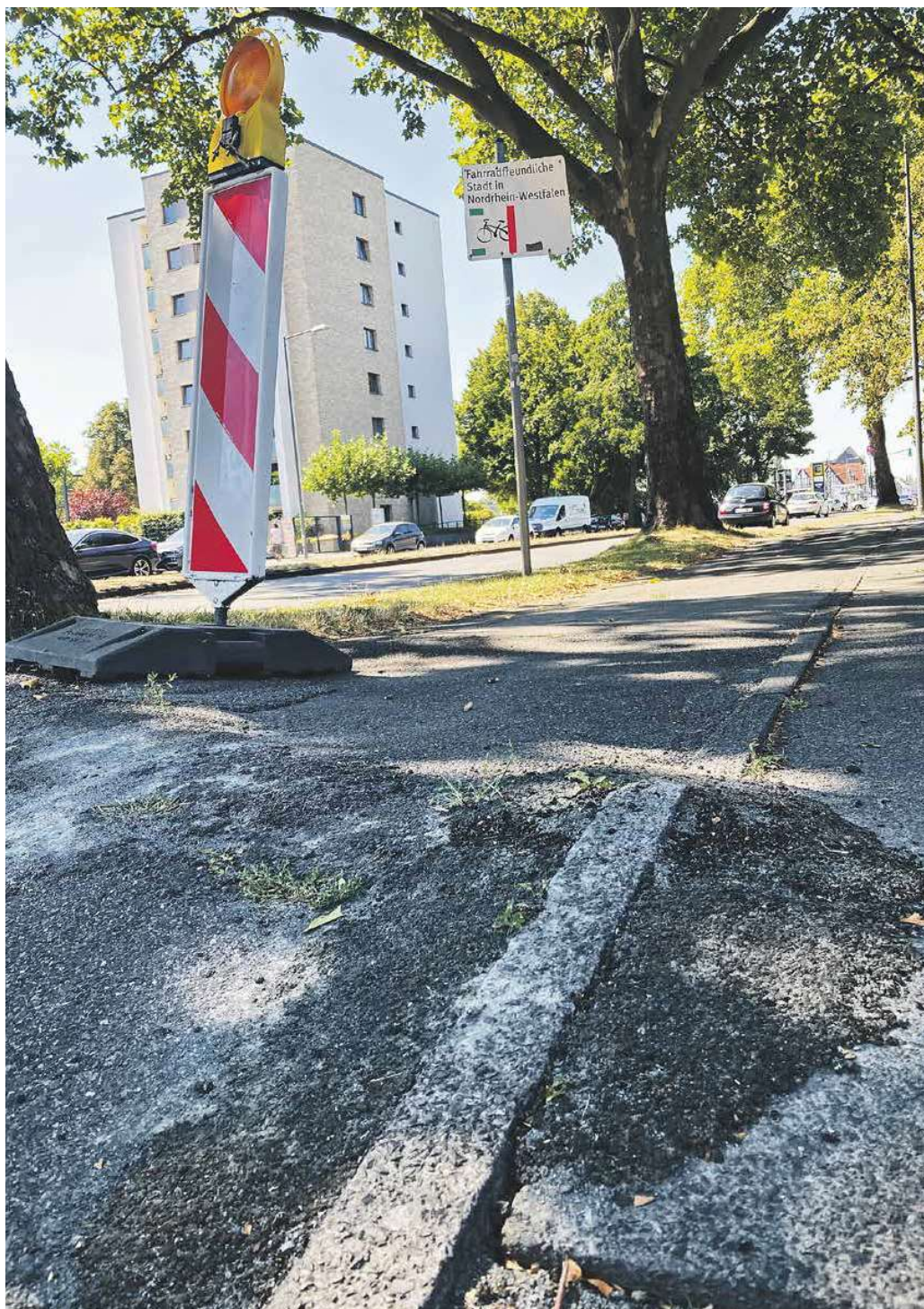


Unterwegs in der Fahrradwüste

Krefeld in Nordrhein-Westfalen gilt als „fahrradfreundliche Kommune“. Gleichzeitig gab es fast doppelt so viele Verkehrsunfälle in den letzten drei Jahren. Wie passt das zusammen? Eine Fahrradtour

Von Bernd Müllender (Text und Fotos)



Angelegentlich fahrradfreundlich: ein Radweg in Krefeld

os geht unsere Radtour am Krefelder Hauptbahnhof. Kaum 100 Meter sind wir gefahren, da gibt es schon die erste Stelle zum Staunen. Auf den Asphalt sind direkt nebeneinander zwei sehr enge Pfeile aufgemalt: der linke zeigt geradeaus, der rechte ist – für Linksabbieger. Wir kommen kollisionsfrei geradeaus durch und biegen dann ab in die Kölner Straße stadtauswärts. „Erkundungstour“ heißt unsere gut halbtägige Reise. So nennt sie der Organisator Joachim Bienert, 59, ein Krefelder Radenthusiast. 15 Leute aus anderen NRW-Städten sind gekommen, um zu vergleichen und um testzustampeln in einer Kommune, in der die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) beheimatet ist. Und die sich selbst als „Fahrradfreundliche Stadt“ bewirbt.

Die Kölner Straße ist die typische Zubringerstraße, alt, teils noch mit Kopfstein, ausdauernd autobefahren, mit ständigen Lücken an Radwegstücken, Ampeln und Parkbuchten, Bäumen dazwischen, verrostenden Gittern an Verengungen, schlecht angebrachten Hinweisschildern. Weil hier sehr lange sehr wenig renoviert wurde, ist es wie eine Zeitreise in die 70er Jahre, mindestens. Die Radwegstücke sind meist eng, der Untergrund abgeplatzt, teils holprig und verrottet. Zudem scheinen Krefelds kräftige Baumwurzeln einen besonderen Drang nach oben zu haben. Wir hüpfen weiter.

Auf der Straße das übliche Verkehrsdesign: rechts die vielen parkenden Pkws in langer Reihe, von denen sich jederzeit eine Tür weit öffnen kann

Die Tour ist eine Zeitreise in die 70er: Die Radwege sind meist eng, der Untergrund ist teils holprig und verrottet

und links manchmal eng überholende Autos und immer die gefährlichen Straßenbahngleise, klassische Falle bei plötzlichen Ausweichmanövern. Für RadfahrerInnen ist das der Vorhof zur Hölle.

Rechtswidrige Stellen begegnen wir auf unserer Tour auch. Etwa auf dem ansonsten lauschigen Weg entlang der Rheinbahn zurück vom Vorort Fischeln Richtung Stadtmitte. Da sind betagte Quersperren überlappend angebracht, eigentlich nicht erlaubt. Da wird es mit dem Lastenrad eines Tourteilnehmers schon schwierig. Ein Stück weiter steckt er fest: Ein privates Bahngleis zu einem Fabrikator direkt daneben, abgeschottet mit einem rot-weißen Sperrlabyrinth. Wir helfen das Lastenrad mühsam durchzuruckeln. „Hier kommt maximal zwei Mal wochentags ein Zug und der fährt dann nicht mal Schritttempo“, erklärt ein Einheimischer. Wir sind übrigens auf der offiziellen NRW-Radrouten Radwegstandards? „Das macht sowieso jede Stadt anders, weiß man doch“, sagt ein Kölner Mitradler bei einer kurzen Pause. „Hier macht es die Stadt Krefeld an jedem kleinen Straßenabschnitt anders“, antwortet Joachim Bienert.

Krefeld ist seit 1993 „Fahrradfreundliche Stadt“. Und man bewirbt sich emsig damit. Die Aufnahmekriterien in die AGFS sind maximal vage. Man muss die Situation der eigenen Stadt schildern und aus einem großen Kriterienkatalog Vorhaben benennen („Einbahnstraßen öffnen“, „Winterdienst“, „Kommunales Meldesystem für Mängel und Schäden“), konkrete Verpflichtungen gibt es nicht. Immer ist von Zielen die Rede und von Wünschen nach „optimalen Bedingungen für Nahmobilität“. Die AGFS prüft dann. Bislang wurde jeder Antrag bewilligt, manchmal, wie aus der AGFS zu hören ist, auch erst nach langjährigen Nachbesserungen der Anträge (siehe Kasten).