

Sichere Rad-/Schulwege auf Kreisstraßen in Eltville

Sehr geehrter Herr Landrat,

die Stadt Eltville will auf dem Stadtgebiet ihrer Kernstadt auf zwei Straßenabschnitten neue Verkehrskonzepte verwirklichen, die auf den folgenden Teilstücken wesentliche Veränderungen für die Radfahrer mit sich bringen:

„Bereich Ost“ – Nordseite der Wallufer Straße vom Autohaus Zeh bis zur Weinhohle

„Bereich West“ - Südseite des MM-Platzes

Vor dem Hintergrund der zunehmenden E-Mobilität ist dies zu begrüßen, können wir doch davon ausgehen, dass das Fahrradaufkommen in unserer Region dem unseres niederländischen Nachbarlandes bzw. dem des Flachlandes im nördlichen Deutschland entsprechen wird. Beide Bereiche sind zudem Kreisstraßen, auf denen Schulwege verlaufen.

Derzeit finden Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Eltville und dem Rheingau-Taunus-Kreis über die künftige Gestaltung statt.

Bei beiden Straßenabschnitten bieten die örtlichen Gegebenheiten die Voraussetzungen dafür die Radwege so zu gestalten, dass sie sowohl den Richtlinien des neuen „Nationalen Radverkehrsplans 3.0“ (NRVP 3.0) als auch den „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ für Schulwege des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen entsprechen.

Die vorgenannten Planungshilfen ermöglichen der Stadt Eltville vorausschauende Radwegeplanungen und das Verwirklichen hochwertiger Lösungen, die den heutigen Anforderungen gerecht werden.

Mit Sorge sehen wir ein diesem Brief beigefügtes Schreiben des Fahrradbeauftragten der Stadt Eltville vom 27. April dieses Jahres, just dem Tag, an dem der neue NRVP 3.0 auf dem Nationalen Radverkehrskongress der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, nachdem er am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen worden war. In seinem Schreiben führt der Fahrradbeauftragte aus, dass „die Variante des Mischverkehrs von Experten grundsätzlich als die sicherste und erstrebenswerteste angesehen wird.“ Diese Aussage kann u.E. leicht als eine Art Zauberformel zur einfachen Lösung komplizierter Verkehrsprobleme angesehen werden, denn sie suggeriert, man müsse lediglich 30km/h-Schilder aufstellen und dann sei alles sicher und gut.

Diese Auffassung ist grundlegend falsch und sehr gefährlich. So wird im neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) der Mischverkehr keineswegs „grundsätzlich als die sicherste und erstrebenswerteste“ Verkehrsführung für Radfahrende angesehen. Ganz im Gegenteil: Unter der Überschrift „Mischverkehr nur bei niedrigen Geschwindigkeiten und Kfz-Stärken!“ wird unmissverständlich klargestellt, dass Mischverkehr dann - und nur dann - eine sichere Führungsform für den Radverkehr darstellen kann, wenn genau festgelegte Belastungsgrenzen nicht

überschritten werden und die Straßen so angelegt sind, dass die Höchstgeschwindigkeit auch eingehalten werden **muss**. Der genaue Text im NRVP 3.0 lautet wie folgt: „Radfahrende im Mischverkehr mit den Kfz zu führen ist innerwie außerorts nur bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken eine dauerhaft gute Lösung. Kommunen begleiten dies mit geschwindigkeitsreduzierenden baulichen Maßnahmen. In den amtlichen Vorschriften werden klare Einsatzgrenzen für die Führung im Mischverkehr definiert – hinsichtlich Kfz-Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil und zulässiger Kfz-Geschwindigkeit“.

Die hier angesprochenen „Einsatzgrenzen“ werden noch weiter eingeeengt, verschärft und präzisiert, wenn man die „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ des Landes Hessen für Schulwege mit heranzieht: „Unter der Netzkategorie Schulnetz werden Schulwege gefasst, die für den weniger verkehrsgeübten Schülerradverkehr geeignet sind. An dieses Netz wird ein höherer Schutzanspruch bezüglich der objektiven Sicherheit und dem subjektiven Sicherheitsgefühl gestellt. Es erfüllt den Anspruch, lernenden und unsicheren Verkehrsteilnehmenden eine sichere Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Daraus ergeben sich die höchsten Anforderungen.“

Solche „höchsten Anforderungen“ sollten bei den Radwege-Planungen für die Wallufer Straße unbedingt erfüllt werden. Aktuell wird der aus Walluf heranpreschende Verkehr durch keinerlei bauliche Maßnahmen gebremst. Das weiß auch der Fahrradbeauftragte der Stadt Eltville und merkt an: „Kinder dürfen natürlich weiterhin auf dem Fußweg fahren.“ Er verweist die Kinder damit allerdings auf genau den Fußweg, den er in seinem Schreiben als „absolut untauglich“, „tatsächlich katastrophal“, „viel zu gefährlich, um nicht zu sagen lebensgefährlich“ beschreibt.

Dieser Beurteilung schließen wir uns an: Sowohl die jetzige Situation als auch die uns bekannten Planungen der Stadt Eltville sind lebensgefährlich! Und auch in der Problemlösung stimmen wir dem Fahrradbeauftragten uneingeschränkt zu: „Wenn man es richtig lösen wollte, müsste man die Parkplätze komplett wegnehmen und dort den Radweg führen.“

Vielleicht ist dies eine gute Gelegenheit, daran zu erinnern, dass es den zweiten Radweg auf der Südseite der Wallufer Straße ohne den Stadtbildverein nicht geben würde. Er ist das Ergebnis einer sehr konstruktiven Zusammenarbeit der Kreisverwaltung mit unserem Verein. Bürgermeister Kunkel hat diesen zweiten Radweg immer abgelehnt, obwohl der Rheingau-Taunus-Kreis die komplette Finanzierung für diesen Radweg übernahm. Bürgermeister Kunkel wollte die Radfahrer im Gegenverkehr auf dem nördlichen Radweg führen und vom Autohaus Zeh bis zur Weinhohle im Gegenverkehr auf dem Fußweg. Mit dieser Lösung wollte er verhindern, dass auf der Südseite der Wallufer Straße Parkplätze wegfallen. Heute ist unbestritten, dass der Bau des zweiten Radwegs auf der Südseite der Wallufer Straße eine richtige und zukunftsweisende Entscheidung war.

Wir sind uns bewusst, dass eine Kommune sich in dem Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen bewegt. Dies darf im Sinne der Mehrheit der Bürger aber nicht dazu führen bei großen Herausforderungen kurzfristig zu schauen und sich so vor wirklichen, zum Teil auch harten, aber verantwortungsvollen

Entscheidungen zu drücken. Die langfristig richtige Perspektive bleibt dadurch sonst oft auf der Strecke. Bei keinem anderen Thema ist dies so relevant wie beim Wegfall von Stellplätzen. „Der Aufschrei in Politik und Anwohnerschaft dürfte ziemlich laut sein,“ bemerkt der Fahrradbeauftragte in seinem Schreiben.

Die einfachste und sicherte Variante eines Radweges entlang der Wallufer Straße ist u.E. durch den Wegfall der Parkplätze auf der Nordseite der Straße zu gewährleisten, so dass dort ein durchgängiger, sicherer Radweg bis zur Weinhohle ausgewiesen werden kann. Diese Maßnahme würde der Stadt Eltville – quasi als Nebeneffekt – auch zu einem etwas ansehnlicheren Entree verhelfen.

Der zweite Kreisstraßen-Abschnitt, auf dem die Stadt Eltville ein neues Verkehrskonzept verwirklichen will, ist der MM-Platz. Hierbei handelt sich praktisch um eine Verlängerung der Erbacher Straße nach Osten bis zum Kiliansring. In mehreren Briefen und Pressemitteilungen haben wir in den letzten Monaten auf die Defizite bezüglich der Sicherheit von wenig verkehrsgeübten Radfahrern hingewiesen.

Letztlich geht es darum, an welcher Stelle man die aus Erbach in Richtung Innenstadt fahrenden Radfahrer auf die Kfz-Spur schickt: Zwischen der Aral-Tankstelle und der Bushaltestelle/MM-Werkszufahrt oder erst **nach** der MM-Werkszufahrt und vor dem Stopp-Schild am Kiliansring. Vor der MM-Werkszufahrt übersteigen die Verkehrsbelastung und der Schwerverkehrsanteil in den Spitzenstunden die für Mischverkehr vorgegebenen Grenzwerte für Schulwege um ein Vielfaches. Nur eine Verlängerung des Radweges bis kurz vor das Stopp-Schild, mit einem breiten Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Spur, bietet eine sichere Lösung.

Das Kernproblem ist dasselbe wie an der Wallufer Straße:
Auch hier zeigt sich das Spannungsfeld der Entscheidungsträger zwischen dem Sicherheitsbedürfnis der Radfahrer und dem Wunsch eines Gewerbetreibenden (Rotkäppchen-Mumm) nach einer möglichst großen Open-Air-Event-Location und möglichst vielen Parkplätzen zu entsprechen.

Wir erwarten, dass die kinder- und jugendfreundliche Stadt Eltville, die nachhaltigste Kleinstadt Deutschlands bei ihrer Verkehrsplanung die Qualitätsvorgaben von Bund, Land und ADFC bzgl. der Sicherheit von wenig verkehrsgeübten Radfahrern umsetzt und ein Zeichen für die Radverkehrspolitik der Zukunft setzt. Dabei sollte die Kfz-Belastung in den Spitzenstunden ebenso berücksichtigt werden wie die Erfordernisse von „geschwindigkeitsreduzierenden baulichen Maßnahmen“, wie Profilverengung, Pflasterwechsel oder fahrdynamische Hindernisse. Der Fokus heutiger Radverkehrspolitik liegt auf der „Vision Zero“ des NRVP 3.0 liegen, die eine sichere, attraktive und **„fehlerverzeihende“** Infrastruktur anstrebt: **„Alle Altersgruppen, von Kindern bis Senioren, sollen in Deutschland sicher Fahrrad fahren. Das zeigt sich sowohl in der objektiven Sicherheit als auch durch das subjektive Sicherheitsempfinden.“**

Vom Rheingau-Taunus-Kreis erhoffen wir, dass er bei den derzeit stattfindenden Abstimmungsgesprächen darauf hinwirkt, dass die Stadt Eltville ihre Planungen am neuen „Nationalen Radverkehrsplan 3.0“ ausrichtet und zusätzlich die „Qualitätsstandards und Musterlösungen“ für Schulwege des Hessischer Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen anwendet.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage