

Leserbriefe



Leserbriefe geben stets die Meinung des Einsenders wieder, die nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen muss.

Eingeschlagenen Weg weiter gehen

Dr. Josef Dechent äußert sich zu den Leserbriefen von Ralf Möllers in der HZ vom 11. Juli und Armin Goldbach in der HZ vom 18. Juli.

Da ich im Gemeinderat und in der Verkehrskommission an der Diskussion der angesprochenen Punkte beteiligt war, möchte ich zu einigem Stellung nehmen.

Herr Möllers hatte es als verpasste Chance bezeichnet, dass der Radweg auf der neuen Brücke nicht auf der linken Seite geführt wird. Dieser Meinung bin ich auch. Die Grüne Fraktion hatte eine linksseitige Wegeführung bei einer Beratung mit dem planenden Büro angeregt. Dies wurde zugesagt, bei den weiteren Planungen jedoch vergessen. Als die dann weit fortgeschrittene Planung mit dem rechtsseitigen Radweg erneut vorgestellt wurde, war die Mehrheit im Rat nicht mehr bereit, eine Planänderung zu verlangen.

Herr Möllers regte an, auf der der L423 und L422 (das ist die Straße Richtung Forsthaus bzw. Heidesheim) eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h einzuführen. In der Verkehrskommission wurde eine solche Maßnahme als sinnvoll betrachtet. Allerdings kann die Gemeinde Budenheim dies nur anregen, jedoch nicht anordnen, da es sich um Landesstraßen handelt.

Herr Goldbach schreibt dazu: „Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h auf der L423 und 422 ist vollkommen unnötig, da vorhandene Begrenzungen ausreichen.“ Mit Ausnahme des Kurvenbereichs am Forsthaus darf 100 km/h gefahren werden. Einen Radweg gibt es nicht. Diese hohe Geschwindigkeit birgt ein großes Gefahrenpotential bei Überholvorgängen für Radfahrer und auch für Autofahrer durch Wildwechsel.

Zur Anregung von Herrn Möllers in Einbahnstraßen Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen schreibt Herr Goldbach: „Dort, wo Straßen breit sind, kann man an die Aufhebung der Fahrtrichtung von Radfahrenden denken. Viele Gemeindestraßen sind dafür aber schlicht zu schmal/eng.“

Diese Aussage ist schlicht falsch. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Darin steht auf Seite 62 unter Punkt 7.1: „Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen.“

Und konkret: „Fahrgassen ab 3,00 m Breite eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr.“ Ich habe persönlich die Breite aller Einbahnstraßen in Budenheim gemessen. Keine hat eine Fahrbahnbreite unter 3 m.

In den letzten fünf Jahren bestand in der Verkehrskommission Einvernehmen, die Verkehrssituation für alle Bürger möglichst gut zu gestalten, für Anwohner, Kinder, Rollator/Rollstuhlfahrer, Radfahrer und Autofahrer. Mit Bürgermeister Hinz (der in Budenheim auch die oberste Polizeiinstanz ist) wurden wichtige Verbesserungen erreicht: u.a. Tempo 30 km/h auf der Binger Straße, Poller zum Schutz von Fußgängern, Schwellen an besonders gefährlichen Stellen, Straßenverengung am Ortseingang. Auf diesem Weg sollten wir weiter gehen, statt einseitig dem ungebremsten Autoverkehr das Wort zu reden.

Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger

Albert Kohls äußert sich zum Leserbrief von Armin Goldbach in der Heimat-Zeitung vom 18. Juli.

Dem Leserbrief des CDU-Gemeinderatsmitgliedes Armin Goldbach kann ich vollumfänglich zustimmen.

Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Goldbach will ich jedoch darauf hinweisen, dass ich bereits seit circa einem halben Jahr auf unterschiedlichen Wegen versuche, die Öffentlichkeit auf eine eklatante Gefahr für die Radfahrer und Fußgänger in Budenheim hinzuweisen und das Nichttätigwerden bzw. die Ablehnung des für diese Örtlichkeit zuständigen Landesbetriebes Mobilität (LBM), durch geeignete technische Mittel für eine Beseitigung dieser Lebensgefahr zu sorgen.

Konkret geht es um die Ampelanlage am Fußgängerüberweg an der Einmündung der Gerhart-Hauptmann-Straße in die Mainzer Landstraße. Hier sind zum einen die aus beiden Fahrtrichtungen über der Fahrbahn angebrachten Lichtzeichen sehr schwer bzw. je nach dem Stand der Sonne überhaupt nicht zu erkennen. Auch die jeweils neben der Fahrbahn angebrachten Lichtzeichen sind für die Autofahrer schwer erkennbar, da sie durch die dahinter befindliche (grüne) Vegetation überdeckt werden. Radfahrer und Fußgänger, die zu unregelmäßigen Zeiten diese Örtlichkeit überqueren müssen, insbesondere um aus dem Wohngebiet auf den Bahnhof zu gelangen, beklagen immer wieder, dass Autofahrer das Rotlicht der Ampelanlage missachten. Ich behaupte, sie ignorieren es oftmals nicht vorsätzlich, sondern sie erkennen die Ampelanlage auf Grund ihrer technischen Ausgestaltung nicht oder zu spät. Diese Gefahr für Radfahrer und Fußgänger kann/muss schnellstmöglich beseitigt werden. Als persönlich betroffener Radfahrer stimme ich mich ärgerlich, wenn der LBM auf entsprechende Eingaben ablehnend reagiert mit dem Hinweis, es handele sich hier lediglich um einen Einzelfall. Die Verwaltung reagiert auf meine Eingabe mit dem Hinweis, sie sei nicht zuständig, Abgeordnete lassen sich auf entsprechende Eingaben mit dem Hinweis beruhigen, man habe den Sachverhalt in der Unfallkommission besprochen und sehe keinen Handlungsbedarf. Die im Rahmen der Umweltaktion „stadtradeln.de“ eingeräumte Möglichkeit, auf entsprechende Gefahrenstellen aufmerksam zu machen stimmt mich weiterhin ärgerlich, weil meine Eingabe auf der Seite „stadtradeln.de/budenheim“ von der Verwaltung nicht zur Kenntnis genommen bzw. nicht weiter bearbeitet wird.

Das man derartige Ampelanlagen für die Autofahrer besser kenntlich machen kann und damit die Situation für die Radfahrer entschärfen

kann, lässt sich bei einer Fahrt durch das Umland schnell erkennen. Dazu nur zwei Beispiele, die sich beliebig erweitern lassen: Die Ampelanlage an der Kreuzung zur Budenheimer Parkallee sowie die Ampelanlage in der Rheinallee, stadtauswärts kurz hinter der Einmündung zur Zwerchallee verfügen über der Fahrbahn angebrachte Lichtzeichen, die durch entsprechende Tafeln hinter den Lichtzeichen für die Fahrzeugführer besser erkennbar sind. Mit anderen Worten: „Es geht doch – nur in Budenheim will man es nicht!“

Das es sich bei der von mir geschilderten Situation um keinen Einzelfall handelt beweisen Zuschriften, die ich in der Zwischenzeit auf entsprechende Kommentare im Facebook erhalten habe.

Das bislang an dieser Örtlichkeit noch kein Unfall zu beklagen war – was als Argument des LBM für seine Verweigerung dient – ist wohl eher der Umsicht der Radfahrer/Fußgänger zu verdanken, die die Gefahrenstelle kennen und insofern vor dem Betreten der Fahrbahn umsichtig handeln. Was aber, wenn ein Ortsfremder im Vertrauen auf die Lichtzeichenanlage die Fahrbahn betritt und dann angefahren wird? Der Autofahrer wird sich sicherlich mit der schlechten Erkennbarkeit der Ampelanlage rausreden, diese Ausrede wird dann wohl auch noch gutachterlich bestätigt. Ich frage die Verantwortlichen, wollen wir es allen Ernstes zu so einer Situation kommen lassen – sind wir im Sinne der Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger nicht verpflichtet, erkannte Gefahren zu beseitigen, bevor das mögliche „schädigende Ereignis“ eingetreten ist? In diesem Sinn hoffe ich, dass Verantwortliche der im Budenheimer Gemeinderat vertretenen Parteien meinen Leserbrief lesen und bereit sind, mein Anliegen nochmals aufzugreifen und zu einer erfolgreichen Lösung beizutragen. Wir betroffenen Radfahrer und Fußgänger bedanken uns für die Unterstützung unseres Anliegens durch den Gemeinderat. Vielleicht entdeckt die neu in den Gemeinderat gewählte Fraktion ja hier eine neue Aufgabe, um im Sinn ihres Wahlversprechens tätig zu werden – das Dyckerhoffgelände sowie die Bodenaufbereitungsan-

lage sind ja wohl erledigt und damit wohl auch die Möglichkeit des ein oder anderen Kommunalpolitikers, sich mit Leserbriefen über die Untätigkeit der damals im Gemeinderat tätig gewesenen Ratsmitglieder zu beschweren.

Hoffen wir also auf eine gute Lösung, bevor es verletzte oder gar tote Radfahrer/Fußgänger zu beklagen gibt; der Aufschrei des Entsetzens in den Medien wäre dann sicherlich groß.

dass Radfahrende auf der Mainzer Landstraße die Fahrbahn für die Autos benutzen dürfen. Der recht enge einseitige Geh- und Radweg Richtung Mombach darf von Radfahrern/-innen benutzt werden, sie müssen aber nicht (Wahlrecht). Die Verkehrsschilder zeigen dies unmissverständlich an. Zudem ist eine Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h (L422) durch den Lennebergwald angesichts von Wildwechsel und enger Straßenbreite deutlich zu hoch. Der Zeitgewinn gegenüber der Geschwindigkeit von 70 km/h ist so gering, dass hier eindeutig der Gewinn der Verkehrssicherheit den Verlust an Zeit überwiegt. Vor dem Hintergrund des Klimawandels muss es das Ziel sein, deutlich mehr Wege mit dem Rad zu absolvieren. Dafür brauchen wir sichere Lösungen für das Radfahren in Budenheim und zu unseren Nachbarorten.

Sie haben die Heimat-Zeitung einmal nicht im Briefkasten?

Hier liegt sie aus:

Bäckerei Berg
Luisenstraße 12

Lotto am Eck
Heidesheimer Str. 74

Esso Station
Binger Straße 74

Wir brauchen sichere Lösungen für das Radfahren

Ralf Möllers nimmt Stellung zum Leserbrief von Armin Goldbach in der Heimat-Zeitung vom 18. Juli.

Eine Verbesserung für den Radverkehr stellt eine wichtige umwelt- und verkehrspolitische Maßnahme dar und sollte nicht als „Wunschkonzert“ diskreditiert werden. Bei den Verbesserungsmaßnahmen müssen die Bedingungen korrekt dargestellt werden. So sind die Straßen in Budenheim nicht zu schmal, um die Freigabe für den gegenläufigen Radverkehr in Einbahnstraßen stattzugeben. Gemäß StVO (und den Verwaltungsvorschriften dazu) beträgt die Mindestbreite drei Meter. In vielen Gemeinden und Städten wurden bereits langjährig gute Erfahrungen mit der Freigabe für den Radverkehr gemacht. Zudem ist wichtig,