

**Update:** Nun sind Baustellen ja ständig im Wandel! Nun ist gestern Abend geschriebenes und heute bebildertes und veröffentlichtes schon wieder etwas überholt. Die RadfahrerInnen aus Norden die Friedrich-Ebert-Straße runterkommend, haben jetzt eine eigene Ampel - genau so wie es die StVO Änderung vom 1.9.2009 auch vorsieht. Das halte ich nicht nur rechtlich für Vorbildlich, sondern es macht einfach Sinn. Fraglich bleibt, wie die Führung für die RadfahrerInnen des Rheydter Ring sein wird.

Und fraglich bleibt auch, was aus den Fußgänger Übergängen wird. Sie sind derzeit weder wie unten von der Stadt geschildert ein altes, noch ein neues System. Beides würde wohl auch kein Sinn machen. Ist hier vielleicht eine "Rundum" Schaltung angedacht? Also dass alle FußgängerInnen zeitgleich Grün bekommen. Auch dies könnte durchaus gut sein - Fraglich bleibt dann die Einbettung in die Schaltung. Kritisch sehe ich weiterhin jede Art von Drückampel, somit bleibt der Rest gültig. [Update Ende]

Die Umbauarbeiten an der Friedrich-Ebert-Straße Kreuzung Rheydter Ring nehmen langsam Formen an. Und wieder wurden kontaktgesteuerte Ampeln (Umgangssprachlich Drückampeln) aufgestellt. Dabei hat die gesamte Kreuzung natürlich eine Schaltung, die sich nach dem Autoverkehr richtet. Das diese für die Umweltfreundlichen VerkehrsteilnehmerInnen durch eine Kontaktschaltung ergänzt wurde ist für mich unverständlich.



Die zwei Fußgänger- und Radfahrer Übergänge in Richtung des Rheydter Ring sind mit Kontaktschaltern für Sehbehinderte ausgestattet. Die drei Querungen in Hauptverkehrsrichtung der Friedrich-Ebert-Straße haben Kontaktschalter, die erst die Grün-Phase für die FußgängerInnen und RadfahrerInnen anfordern. Also werden wieder Menschen an einer Roten Ampel stehen, obwohl gerade ihre Grün-Phase wäre. Wir sollten so was mal zur Gleichberechtigung auch für den Autoverkehr einführen. Jede/r AutofahrerIn muss erst mal aussteigen, ein Knöpfchen drücken und warten bis Grün kommt ;-)

Aber wo nicht nur nach Intervall geschaltet wird, bekommen die Autofahrer eben eine Kontaktschleife in den Asphalt. Das sind die Kontaktschleifen, die z.B. auf der Theodor-Heuss-Straße zum Auslösen der Geschwindigkeitskontrolle als zu anfällig und kostenintensiv galten. Deswegen wurden sie dort außer Betrieb genommen.

Noch mal um das klar zu stellen: Die Kontaktschalter sorgen nicht wirklich für eine schnellere oder bedarfsorientierte Grün-Phase. Vorrangig richtet sich alles nach der für den Autoverkehr günstigste Schaltung. Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird eine Hürde geschaltet: Grün nur, wenn auch rechtzeitig gedrückt wurde!

Die Stadt erläuterte der LINKEN im Rat der Stadt (siehe unten), dass bei den neueren Anlagen die RadfahrerInnen und FußgängerInnen auch grün bekommen, wenn ein Auto in der gleichen Richtung per Kontaktschleife in der Straße Grün angefordert hat. Was wie ein Fortschritt klingen soll, ist in Wahrheit ein Deckmantel unter dem die Bevorzugung des Autoverkehr versteckt werden soll. Hauptsache die Autos rollen, an diesen Rhythmus haben sich alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen anzupassen!

Ich hatte gehofft, mit dem Technischen Beigeordneten Andreas Wurff jemanden in der Verwaltung zu haben, der Abschied von so einer Autovorrang Politik nimmt. Doch statt wie bereits vor einem Jahr von der LINKE gefordert, die unnötige Vermischung von Kontakt- und Intervallschaltung bestehender Anlagen zu beenden, werden sogar noch solche Anlagen neu Aufgestellt, wie wir jetzt sehen. Die Straßenverkehrs Ordnung (StVO) wurde bereits zum 1.9.2009 so geändert, dass genau solche Schaltungen nur noch in Begründeten Ausnahmen zulässig sind. Zwar wurde diese Änderung im Frühjahr 2010 zurück genommen, aber nur um aus Kostengründen die alten Verkehrsschilder zu erhalten. Inhaltlich werden die Änderungen, die den Rad- und Fußverkehr betreffen, bald wieder in die StVO aufgenommen. Und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs Ordnung (VwV-StVO), die auch genau in diesem Bereich klare Ansagen macht, hat ihre Gültigkeit behalten.

Im Fazit sehe ich nicht nur eine verpasste Chance für eine ökologische Verkehrswende, sondern ich befürchte schon in Kürze zusätzliche Kosten um diesen Fehler zu beheben.

---

### **Erklärung der Stadt an DIE LINKE im Rat der Stadt**

Die Fußgängerregelung an Kreuzungen erfolgt in Mönchengladbach nach zwei grundsätzlichen Verfahrensweisen:

Die Fußgänger mit der Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs werden i. d. R. mit dem Grün der Hauptrichtung ohne Anforderung automatisch mit freigegeben. Die über die Hauptrichtung querenden Fußgänger müssen an den Tastern der Signalanlage ihr Grün anfordern. Bei vielen neuen Anlagen kann jetzt die Grünzeit für den Fußgänger über die Hauptrichtung mit freigegeben werden. D.h. tagsüber erhält der Fußgänger, wenn Kfz aus der Nebenrichtung Grün anfordern, ebenfalls parallel Grün. Nur wenn kein Kfz in der Nebenrichtung sich Grün anfordert, muss der Fußgänger selbst den Taster betätigen. Die vom Kfz ausgelöste Anforderung von Grün wird dem Fußgänger an den neuen Anlagen durch das rote Blinklicht am Taster angezeigt.