

Auswertung von kommunalen Mängelmeldern – Teil 2

Es bleibt holprig – Fahrradfahren in der Stadt

Über kommunale Mängelmelder können BürgerInnen auf verschiedenste Defizite im öffentlichen Raum hinweisen. Dabei werden auch strukturelle Schwachstellen im Verkehrsbereich sichtbar. Ein erster Beitrag befasste sich mit den Widrigkeiten des Fußverkehrs.¹ Dieser zweite Teil wirft nun einen Blick auf Meldungen zum Radverkehr.

> Mathias Wilde und Judith Hojer

Dafür haben wir entsprechende Hinweise der Bevölkerung und die Antworten der Kommunen ausgewertet. Als Fundus dienten die Mängelmelder² von fünf Oberzentren aus Baden-Württemberg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Thüringen. Auf die Nennung der Städtenamen wollen wir verzichten. Sie sind allein als Fallbeispiele zu verstehen, die einen Einblick in die Haltung von Kommunen zum Radverkehr geben sollen.

Mängelmeldungen zum Radverkehr: Details entscheidend

In den Weg ragende Äste, Glasscherben oder ein paar Sekunden mehr oder weniger an der Ampel – bereits Details ent-

scheiden darüber, wie fahrradfreundlich eine Infrastruktur ist. Insgesamt lassen sich beim Radverkehr die gemeldeten Schwachstellen in fünf Kategorien zusammenfassen.

Zustand von Radwegen: In der wärmeren Jahreshälfte gehen Hinweise zu Büschen und Ästen ein, die in den Verkehrsraum hineinwachsen. In den kälteren Monaten sind es Laub, Schnee und Eis, die die Befahrbarkeit einschränken. Hinzukommen Glasscherben und grobe Verschmutzung, deren Verursacher sich anscheinend nicht verantwortlich fühlen.

Probleme an und mit Ampeln: Die Ampelsteuerung löst oft Unverständnis

bei RadfahrerInnen aus, bevorzugen diese doch offensichtlich den motorisierten Verkehr. RadlerInnen beklagen sich über zu lange Rot- und zu kurze Grünzeiten. Ein weiteres Problem sind verkehrsabhängig gesteuerte Ampeln. Deren Detektoren sind auf Kfz und Lkws ausgerichtet; sie ignorieren regelmäßig Fahrräder. So dürfen RadlerInnen vor einer roten Ampel ausharren, bis endlich ein Auto kommt.

Fehlende oder überfüllte Abstellanlagen: Das wird insbesondere in der Innenstadt und an Bahnhöfen beklagt. Am Bahnhof ist es bei den Fahrradständern oft zu dunkel oder es fehlt ein Wetterchutz fürs Rad. Daneben melden BürgerInnen Schrotträder, die die knappen Abstellmöglichkeiten blockieren.

Ausschilderung und Verkehrsführung: Eine mehrdeutige, zum Teil auch falsche und sich widersprechende Ausschilderung führt zu Unsicherheiten und verleitet zu Regelverstößen. Bei den Mängelmeldern gehen Beschreibungen wie diese ein: Auf einer überschaubaren Strecke wird ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg plötzlich zum getrennten Geh- und Radweg und geht später in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über.

Beschwerden gibt es auch über abrupt endende Radwege oder solche, die auf die Straße in den Kfz-Verkehr gelenkt



Mangel: „Wie soll man eigentlich mit dem Fahrrad die (...) Kreuzung überqueren, um zu den Fahrradabstellanlagen hinter dem Bahnhof zu gelangen?“ Antwort: „Bleibt also nur Absteigen und die wenigen Meter schieben.“
Foto: M. Wilde



Mangel: „In der für Fahrradfahrer auch in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraße wird die Ausweichregel (§ 6 StVO) für Fahrradfahrer in entgegengesetzte Richtung nahezu von jedem Auto ignoriert.“ **Antwort:** „Eine Umgestaltung als Fahrradstraße ist rechtlich nicht zulässig, weil dadurch der Kfz-Verkehr ausgeschlossen wird. Ein durchgängiges Halteverbot ist eine überzogene Härte und wird nicht vorgenommen.“ (Anmerkung: Der Kfz-Verkehr kann durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen auch in Fahrradstraßen zugelassen werden, die Aussage ist damit sachlich falsch.)

Foto: M. Wilde

werden oder auf den Gehweg zu den FußgängerInnen. Dort kommt es zu Konflikten mit PassantInnen, worüber sich diese regelmäßig auf den Mängelmeldern beschweren.

Konflikte mit dem motorisierten Verkehr: Er löst eine ganze Reihe von Beschwerden aus, die überwiegend aus hohen Geschwindigkeiten und Rücksichtslosigkeit resultieren. Die FahrradfahrerInnen fühlen sich auf der Straße von Pkws bedrängt und genötigt; sie berichten von Überholvorgängen mit geringem Abstand. Sie kritisieren Schutzstreifen, weil sie wirkungslos seien. Es folgen Forderungen nach Fahrradstraßen und generell nach mehr Raum für den Fahrradverkehr. Das illegale Parken auf Radwegen ist ein Dauerbrenner.

Reaktion von Kommunen

Bei den Reaktionen der fünf Stadtverwaltungen muss man zunächst unterscheiden zwischen Mängeln, die im Bereich der kommunalen Dienstleistung liegen, sowie systembedingten Schwachstellen.

So lassen Kommunen gemeldete Schäden, auch Laub und wucherndes Buschwerk entlang von Radwegen zeitnah beseitigen. Die Häufigkeit dieser Art von Meldungen legt jedoch nahe, dass es sich nicht um Einzelfälle handelt. Es stellt sich die Frage: Wie ist es eigentlich um die Prioritätensetzung in den Plänen zur Wartung, Reinigung, Räumung und Instandsetzung der Radverkehrsanlagen bestellt?

Das Kfz hat Vorrang

Illegales Parken auf Radwegen, Konflikte auf freigegebenen Gehwegen und die Forderung nach Fahrradwegen und Fahrradstraßen sind Ausdruck der sich verschärfenden Platzkonkurrenz in der Stadt. Hier offenbart manche Aussage den fehlenden Blick für Details und die Haltung der Kommune, wenn sie zwischen Förderung des Kfz- und Radverkehrs abwägt. So kam zum Beispiel auf die Frage, warum Markierungen für den Radverkehr weggefallen sind, folgende Antwort: „Die Fahrbahnmarkierungen (...) sind nicht zwingend erforderlich gewesen und wurden daher entfernt.

Dafür konnte hier Parkraum geschaffen werden, der dringend benötigt wurde.“

Ebenfalls aufschlussreich sind Aussagen zur Ampelsteuerung. So ließe sich beispielsweise eine bessere Ampelphase für den Radverkehr nicht realisieren, weil sie den Kfz-Verkehrsfluss beeinträchtigen würde: „Im Interesse des fließenden Verkehrs müssen hier Prioritäten gesetzt werden, die beim fließenden Verkehr liegen.“

Details belanglos

Auch wenn Kommunen die Bedeutung des Radverkehrs als wichtigen Baustein einer Verkehrswende erkannt haben und sich um eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur bemühen, zeichnen die Antworten auf Mängelmeldungen doch ein zwiespältiges Bild der kommunalen Haltung zum Radverkehr. Und sie zeigen einmal mehr, dass schon geringfügige Schwachstellen erhebliche Konsequenzen zur Folge haben können. Bereits eine unklare Wegführung oder mehrdeutige Ausschilderung verursachen Verunsicherung und Verwir-



Mangel: „Auf Höhe der Haltestelle (...) müssen Radfahrer und Fußgänger unverhältnismäßig den Bordstein teilen. (...) Des Weiteren ist der Schutzstreifen an bestimmten Stellen zu schmal.“ **Antwort:** „Der gegenwärtige Zustand wird bleiben und ist rechtmäßig.“ Foto: M. Wilde



Mangel: „Zum wiederholten Male wurde ich soeben an dieser Stelle stadteinwärts beinahe von einem Autofahrer über den Haufen gefahren, der 20 Meter vor der roten Ampel trotz Gegenverkehr unbedingt noch mich als Radfahrer überholen wollte.“ **Antwort:** „Offensichtliches Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern ist durch wie auch immer geartete Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde nicht aus der Welt zu schaffen.“ Foto: M. Wilde

rung. Einmal mehr wird klar: Der Blick für das Detail ist genauso wichtig wie die systematische Radverkehrsförderung überhaupt.

Engagierte Kommunen kämpfen dabei mit beträchtlichen Zwängen: Die Ab-

wicklung des Autoverkehrs bindet Ressourcen und Kapazitäten. Modellvorhaben und Verkehrsversuche, mehr noch das Bemühen um eine gerechtere Flächenverteilung stoßen auf Ressentiments in der Stadtpolitik, werden ausgebremst und torpediert.

Von der Auto- zur Fahrradstadt ist es noch ein weiter Weg

Weniger engagierte Kommunen setzen ihre Prioritäten in der Verkehrsplanung weiterhin darauf, dass der Kfz-Verkehr ungebremst fließen kann und dass sie Parkflächen bereitstellen. Solange der Autoverkehr die Priorität genießt, wird Radverkehrsförderung nicht über Flickschusterei und gutem Willen hinausgehen.

Die Radentscheide in zahlreichen Städten zeigen, dass sich viele Menschen eine andere Haltung wünschen, eine kommunale Verkehrspolitik, die die nachhaltige Mobilität begünstigt. Bis Veränderungen im Verkehrsbereich wirken, braucht es eine Ewigkeit. Umso wichtiger ist es, dass Verantwortliche in Politik, Planung und Verwaltung die Folgen ihrer Entscheidungen für das Gesamtverkehrssystem im Blick haben. Solange ein solcher Blick fehlt – und manche Aussagen über die Mängelmelder lassen die Vermutung zu – bleibt echte Fahrradförderung ein Mythos. Je früher sich die Haltung der Kommunalverwaltung ändert und sie Radverkehrsförderung konsequent umsetzt, um so schneller schafft sie die Grundlagen für nachhaltige Mobilität.

- 1) Wilde, Mathias: Auswertung von kommunalen Mängelmeldern: Die Misere des Fußverkehrs, in: AKP 6/2019, Seite 50 f. PDF auf akp-redaktion.de: <https://gruenlink.de/1pcu>
- 2) Mängelmelder sind Online-Plattformen, über die BürgerInnen Hinweise zu Müllablagerungen, Laternenausfälle, Gefahrenstellen oder Straßenschäden einreichen können; Kommunen erlauben sie eine direkte Rückmeldung.

> Prof. Dr. Mathias Wilde lehrt und forscht an der Hochschule Coburg zu Themen nachhaltiger Mobilität und der Gestaltung zukunftsfähiger Verkehrssysteme.

Judith Hojer ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Fakultät Maschinenbau und Automobiltechnik der Hochschule Coburg. Sie befasst sich mit der Weiterentwicklung urbaner Verkehrssysteme.