

Radverkehr

Wie geht's weiter nach dem Boom?

Wann wird endlich aus dem Auto-Parkplatz am Straßenrand eine abschließbare Fahrradbox? Was macht eine gute Fahrradstraße aus? Wie läuft's bei den Radschnellwegen? Und bleibt der Fußverkehr bei all dem auf der Strecke?

> Interview mit Katalin Saary

AKP: Gut lief das Jahr 2020 für die Radbauer, vor allem Pedelecs boomen. Doch wo parkt das teure Stück oder das lange Lastenrad?

Katalin Saary: Das ist in der Tat ein Problem! Besonders bei Mehrfamilienhäusern – wer kann schon ein über 20 Kilo schweres Rad die steile Kellertreppe hinunter wuchten? Und nicht überall gibt es Freiflächen vor dem Haus für architektonisch ansprechende Fahrradkäfige. Eine Lösung wäre die Umwidmung von Auto-Parkplätzen – immerhin passen auf einen Parkplatz bis zu zehn Räder. Dafür muss man nach Paragraph 45 StVO aber der Straßenverkehrsbehörde nachweisen, dass sich nur so eine Gefährdung des Fußverkehrs durch parkende Räder auf dem Gehweg vermeiden lässt.

AKP: Wie können wir diesen Radl-Boom nutzen, um den Straßenraum neu umzuverteilen? Und was haben eigentlich die vielen Radentscheide gebracht?

Katalin Saary: Die Radentscheide waren und sind wichtig: Sie haben viele Menschen für das Thema sensibilisiert

und der Politik sichtbar gemacht, dass ein Großteil der Bevölkerung eine weitere Privilegierung des Autoverkehrs nicht länger akzeptiert. Je mehr die Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, wird ihnen die Kehrseite der auto-gerechten Stadt bewusst.

Auch aktuell werden Rad-Entscheide und Volksbegehren für Mobilitätsgesetze auf Landes- und Bundesebene vorbereitet. In den Städten mit erfolgreichem Radentscheid wurde und wird nun als Konsequenz mehr Geld für den Fuß- und Radverkehr bereitgestellt. Zwar dauert die Umsetzung noch immer viel zu lange, sind viele Politiker*innen zu zögerlich, werden Konflikte gerne vermieden, aber ein Anfang ist gemacht.

AKP: Seit 2018 stehen pro Jahr 25 Millionen Euro für Radschnellwege zur Verfügung. Davon sind bislang insgesamt erst 1,75 Millionen abgerufen worden. Woran haperts?

Katalin Saary: Das lässt sich nicht so einfach beantworten, zum einen steht vor jedem Bau eine Machbarkeitsuntersuchung und die Umsetzungsplanung. Zudem sind viele Kommunen und Eigentumsverhältnisse zu berücksichtigen.

Und es gibt Konflikte: Wenn etwa so eine Verbindung durch einen schützenswerten Wald oder durch Felder verlaufen soll. Eine Kreuzung Radschnellweg – Kreisstraße ist auch nicht ohne, es ist ein stetes Ringen um die geeignetste Lösung. Radschnellwege sind nicht von der Stange zu haben.

AKP: Gut gemeint ist nicht automatisch gut gemacht. Auf der Fahrradstraße in meinem Viertel blickte anfangs niemand bei den Vorfahrtsregeln durch. Was kann man noch alles falsch machen?

Katalin Saary: Gute Verkehrsplanung ist selbsterklärend: Ich kann aus der Gestaltung des Straßenraums heraus erkennen, wie ich mich zu verhalten habe, die Beschilderung hilft dabei. Bei einer Fahrradstraße genügt es also nicht, nur am Anfang und Ende ein Schild aufzustellen. Es braucht zum Beispiel Bodenmarkierungen. Poller oder Pflanzkübel schaffen temporeduzierende Engstellen oder ändern die Verkehrsführung, eine Umgestaltung der einmündenden Straßen verdeutlicht die Vorfahrtsregelung, um nur einige Punkte zu nennen. Zu den meisten Diskussionen kommt es, wenn Parkplätze wegfallen. Das alles muss gut kommuniziert werden, denn Veränderungen rufen stets Widerstand hervor.

„Gute Verkehrsplanung ist selbsterklärend“

AKP: Von Fahrradstraßen und Radschnellwegen können viele Gemeinden nur träumen. Was ist für Sie das

Must-Have in der kommunalen Radverkehrsförderung? Erst Radrouten planen oder erst den Mängelmelder abarbeiten?

Katalin Saary: Sowohl ... als auch: Alltagsdefizite von der defekten Straßenbeleuchtung bis zur Glasscherbe und dem zugewucherten Weg müssen schnell behoben werden. Schade, dass es immer noch Kommunen gibt, die den Mängelmelder nicht nutzen. Ihre Beschäftigten können nicht überall sein, aber sie können schnell reagieren – wenn sie nur wüssten, wo!

Grundlage allen weiteren Handelns muss jedoch ein ausgearbeitetes Radnetz sein. Die Radelnden brauchen durchgängig attraktive und sichere Verbindungen. Das kommunale Radverkehrskonzept strukturiert die Arbeit vor Ort und ist auch die Voraussetzung für Förderanträge.

AKP: Bleibt der Fußverkehr bei all dem auf der Strecke?

Katalin Saary: In gewisser Weise ja! Auch Menschen zu Fuß brauchen Platz. Sie bewegen sich nicht immer geradlinig, ändern die Richtung, halten unvermittelt an. Radfahrende dagegen wollen ein Ziel erreichen, sind schnell unterwegs. Das verträgt sich einfach nicht auf gemeinsamen Wegen. Zum Vergleich: Eineinhalb Meter Corona-Abstand ist mehr als manch ein Rad- oder Gehweg breit ist!

Weit verbreitet ist die Ansicht, dass Radfahren nur getrennt vom Autoverkehr sicher sei – mit dem Ergebnis, dass immer mehr Jugendliche und Erwachsene nun auf dem Gehweg radeln. Doch dort dürfen nur Kinder unter zehn Jahren fahren, erlaubt ist nur noch eine erwachsene Begleitperson. Kommt dann noch rücksichtsloses oder ignoranten Verhalten von Radfahrenden hinzu, so ist das für zu Fuß Gehende nicht nur ärgerlich, sondern durchaus auch gefährlich.



Foto: Katalin Saary

Was viele nicht wissen: rund ein Sechstel der Unfälle mit Radfahrenden geschieht, weil der Radweg in die falsche Richtung befahren oder auf dem Gehweg geradelt wird – wo der Autoverkehr die Radler*innen nicht erwartet und nicht sieht. Die subjektive Sicherheit deckt sich damit also nicht mit der objektiven Unfallgefahr, die für Radelnde auf Gehwegen besteht.

Was wiederum bedeutet, dass es mehr geeignete Angebote für die Radelnden geben muss. Möglich ist die gemeinsame Nutzung der Straße mit dem Autoverkehr bei niedriger Geschwindigkeit, also zum Beispiel in Tempo 30-Zonen, auf Fahrradstraßen und auf eigenen Wegen wie Radfahrstreifen oder Bikelanes. Die Flächen dafür müssen in der Regel dem Autoverkehr entzogen werden, sei es durch die Aufgabe einer Fahrspur

oder des Parkstreifens. Denn das muss auch klar sein: Die Flächenumverteilung darf nie zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen!

Material

Verkehrsclub Deutschland: Parkplätze zu Fahrradbügel!, Informationen und Musteranschreiben an die Straßenverkehrsbehörde auf strasse-zurueckerobern.de; gruenlink.de/1zpr

> Dipl.-Ing. Katalin Saary ist Inhaberin des Büros „Mobilitätslösung“ in Darmstadt. Ehrenamtlich aktiv ist sie unter anderem als Mitglied im geschäftsführenden Vorstand von FUSS e.V. – Fachverband für Fußverkehr und als Sachverständige für den Verein Kinderfreundliche Kommunen.

> Die Fragen stellte Rita A. Herrmann, Redaktion Alternative Kommunalpolitik.

„Eineinhalb Meter Corona-Abstand ist mehr als manch ein Rad- oder Gehweg breit ist!“