

Kommunale Radverkehrsförderung

Geld allein macht auch Radfahrer nicht glücklich

Man muss nicht immer aufwendige Radwege bauen, um das Verkehrsmittel Fahrrad zu fördern. Wichtiger sind guter Wille und mehr Struktur bei Planung und Umsetzung. Außerdem werden viele bereits vorhandene Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung bislang zu selten genutzt.

Detlev Bündel

Bei einer alltäglichen Radfahrt werden sehr unterschiedliche Wege genutzt: es geht durch ruhige Wohngebiete oder belebte Geschäftsstraßen, entlang stark befahrener Ausfallstraßen oder Ortsdurchfahrten, manchmal sind es auch angenehme Wege im Grünen. Vor dem Losfahren muss das Rad die steile Kellertreppe hochgetragen oder aus der Garage geholt werden, und am Ziel angekommen, suchen auch RadfahrerInnen – v.a. diebstahlsichere – Parkplätze. Entsprechend ist die alte Forderung nach mehr Radwegen allein heute nicht mehr zeitgemäß.

Keine Utopie

Radverkehrsförderung ist mehr: auch das komfortable und sichere Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit den Kfz durch andere Maßnahmen gehört dazu. Fahrrad-Wegweisungen erleichtern die Orientierung in Nebenstraßen, auf Wirtschaftswegen sowie in Grünanlagen. Am Ziel findet sich in der Nähe eine – vielleicht sogar überdachte – Möglichkeit, das Rad anzuschließen. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit richtet sich an Radfahrer und solche die es werden könnten. Viele motivierte MitarbeiterInnen in der Verwaltung fühlen sich den Zielen der Radverkehrsförderung verpflichtet, die der Stadtrat einstimmig beschlossen hat.

Von dieser kurz skizzierten Zielvorstellung sind wir vielerorts noch weit entfernt. Einige Kommunen

haben aber gezeigt, dass in wenigen Jahren ein erklecklicher Teil dieser Aufgaben abgearbeitet werden kann. Dazu muss zwar auch Geld in die Hand genommen werden, oft sind aber Wille und konzeptionelle Überlegungen wichtiger. Diese gehen über den Radwegebau hinaus: wichtig ist, dass bei allen baubezogenen und verkehrsbehördlichen Entscheidungen konsequent das Fahrrad „mitgedacht“ wird. Und: einige Verbesserungen für den Radverkehr sind durchaus auch mit geringem finanziellem Aufwand umzusetzen.

Radverkehr ist bisher im Regelfall ein „schlecht strukturiertes Problem“: sehr viele Akteure sind zu berücksichtigen, ggf. zu beteiligen und manchmal auch „zum Jagen zu tragen“. Das fängt bei den verschiedenen Straßenbaulastträgern an (Bund, Land, Kreis, Gemeinde, Private)

und geht ggf. innerhalb einer Kommune selbst noch weiter: für Straßen, Wege in Grünanlagen, in Wäldern oder gewässerbegleitend sind schlimmstenfalls unterschiedliche Abteilungen zuständig, von denen einige das Fahrrad gar nicht „auf dem Schirm“ haben. Für anderes gibt es dagegen derzeit keine oder nur unklare Zuständigkeiten, z.B. bei der Freigabe von Wegen durch Kleingartenkolonien oder beim Ausbau von öffentlich nutzbaren Wegen in privater Eigentümerschaft.

Die Kommunen sitzen am Steuer

Die Kommune selbst hat die wichtigsten Hebel zur flächendeckenden Radverkehrsförderung in der Hand. Zwar ist sie bei klassifizierten Straßen von Bund, Land oder Kreis von deren Bereitschaft oder Finanzierung abhängig, jedoch kann für alle anderen Straßen die konsequente Anwendung der Straßenverkehrsordnung (StVO) viele zusätzliche Angebote schaffen oder verdeutlichen. Die Straßenverkehrsbehörden arbeiten im „Übertragenen Wirkungskreis“ als verlängerter Arm der Bundesländer, und die meisten Länder sind inzwischen dem Radverkehr positiv gegenüber eingestellt. Weil sie politischen Gegenwind befürchten, sind die Straßenverkehrs- und Baubehörden oft noch zurückhaltend bei der Anwendung fahrradfreundlicher Regelungen. Entsprechende Ratsbeschlüsse können diese bremsende Rolle aufheben.

Struktur bekommt die Radverkehrsförderung durch eine **Netzplanung**, bei der durch die Verbindung von wichtigen Quellen und Zielen eine deutliche Hierarchie der Strecken herauszuarbeiten ist. Neben den Straßenabschnitten, auf denen weitgehend nur die AnwohnerInnen fahren, lassen sich Abschnitte ableiten, die als (potenzielle) Hauptrouten eine starke Verbindungsfunktion erfüllen können – wenn sie entsprechend gestaltet sind. Diese Netzplanung ist nach jüngsten Beschlüssen der Landes-Verkehrsministerien in zwischen Voraussetzung, um (Maßnahmen an) Hauptrouten des Radverkehrs über das Gemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetz (GVFG) fördern zu können (vgl. www.nds.

➔ cd-rom

Fahrrad-Reader

Diese von der GAR NRW herausgegebene CD enthält Tipps, Fakten, Anträge und Anfragen zum Radverkehr. Die 51-seitige Word- bzw. PDF-Datei gibt den Kommunalis zunächst ein paar verkehrspolitische, planerische und rechtliche Grundlagen. Den Kern des von Detlev Bündel erstellten Readers macht die Sammlung der Musteranfragen und -anträge aus. Sie ist danach sortiert, welche Qualitätsstufe die Fahrradpolitik in einer Kommune bereits hat: Es geht los mit der Anfrage nach den Datengrundlagen (Stufe 1) und reicht bis zum umfassenden Radverkehrsförderprogramm (Stufe 4). Der Anhang beinhaltet ein mehrseitiges Glossar, Literatur und Links, außerdem birgt die CD noch einige Bilder zur Veranschaulichung.

➔ FAHR RAD READER, 5€ Bezug: GAR NRW, Jahnstr. 52, 40215 Düsseldorf, Ruf 0211/384760, Fax 0211/3847610, info@gar-nrw.de, www.gar-nrw.de

adfc.de/gvfg). Dies ist, wie auch die Fahrrad-Wegweisung, erst 2004 förderfähig geworden – einer der bisher wenigen greifbaren Erfolge des „Nationalen Radverkehrsplans 2002 bis 2012“.

Möglichkeiten der StVO

Bei den vielerorts sehr großzügig bemessenen Fahrbahnbreiten kann oft etwas für den Radverkehr „abgezackt“ werden, ohne dass es dabei immer zu Engpässen beim Kfz-Verkehr kommen muss: **Radfahrstreifen** sind benutzungspflichtige Radwege, die auf der Fahrbahn abmarkiert sind. **Schutzstreifen** sind Seitenstreifen der Fahrbahn, die bevorzugt dem Radverkehr angeboten werden, ausnahmsweise aber auch durch Kfz mitgenutzt werden können. Beide gelten mit der nächsten StVO-Novelle (evt. noch 2004) als gleichwertig zu baulichen Radwegen. Sie sind ein komfortables Angebot für den Radverkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen, mit denen es deutlich weniger der typischen Sicherheits- und Komfortprobleme gibt, die sonst auf dem klassischen Radweg auftreten. So reduzieren sich die Konflikte mit FußgängerInnen in zu engen Seitenräumen der Straßen. Die Beispiele von Troisdorf im Rheinland und Bünde in Westfalen zeigen, dass mit den Markierungslösungen annähernd komplette Radverkehrsangebote für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen innerhalb von fünf bis zehn Jahren umzusetzen sind – was bei teuren baulichen Radwegen auch in den finanzstarken Jahren kaum einer Kommune gelungen ist.

Beide Städte haben auch Netze von **Velorouten** angelegt, die, mit einer eigenständigen Fahrrad-Wegweisung versehen, überwiegend durch Tempo-30-Zonen und Grünanlagen führen und damit mit vergleichsweise einfachen Mitteln umzusetzen sind. Dort, wo eine solche Route entlang einer Hauptverkehrsstraße führt, muss eine akzeptable Führung für Radfahrer eingerichtet werden (vgl. oben) – wobei aber bei starkem Radverkehrsaufkommen durchaus eine abschnittsweise Tempo 30-Regelung eingeführt werden kann. Besonderes Augenmerk bei der Veloroutenplanung muss den Stellen gewidmet werden, wo Routen Hauptverkehrsstraßen kreuzen. Hier kann die Überquerung mit Mittelseln oder Anforderungs-Ampeln gesichert werden.

Für wichtige Achsen kommt die Ausweisung von **Fahrradstraßen** in Frage, in denen dann die Radfahrer bevorzugt vor dem Kfz-Verkehr behandelt werden. Bei starkem Radverkehrsaufkommen ist auch die (Wieder-)Einführung einer Bevorrechtigung gegenüber Seitenstraßen angemessen: so wie auch Bussen in Tempo-30-Zonen ausnahmsweise auf ihrem Linienweg eine Vorfahrtbeschilderung zugestanden werden kann, ist dies auch bei starkem Radverkehr sinnvoll.



Rechtsabbiegende Autos, zugeparkter Radweg – Radfahren ist nichts für Träumer

Foto: Thomas Schwartz/VCD Hannover

Mit den beiden folgenden Maßnahmen kommt man mit dem Rad oft schneller ans Ziel als mit dem Auto: die Möglichkeit zur **Öffnung von Einbahnstraßen** für Radfahrer in Gegenrichtung ist inzwischen dauerhaft in der StVO verankert. Mit der nächsten StVO-Novelle werden auch die bisher stark einschränkenden Regelungen gelockert: zwar muss weiterhin jeder Einzelfall geprüft werden, aber nach Erfahrungen in einzelnen Städten können 90 bis 100% der Einbahnstraßen mit Tempo 30 problemlos geöffnet werden (ggf. mit kleinen unterstützenden Maßnahmen wie markierten Ausfahrhilfen an Kreuzungen). In Einbahnstraßen mit starkem Kfz-Verkehr sind weitere Radwege oder abgetrennte Radfahrstreifen nötig, um das Befahren in Gegenrichtung zu ermöglichen. Die **Durchquerbarkeit von Sackgassen** für Fußgänger und Radfahrer sollte immer beschildert werden. Für die Sackgassen-Schilder gibt es ent-

sprechende Aufkleber, die es kostengünstig beim ADFC Bremen gibt.

Nicht zuletzt sind **Wirksamkeitsuntersuchungen** von Nutzen: eine Unfallanalyse der letzten drei bis fünf Jahre kann Defizite der Verkehrssicherheit für Radfahrer herausarbeiten, die bei der normalen Arbeit von Polizei und Unfallkommission nicht erkannt werden. Zählungen geben systematische Hinweise darauf, wo das Rad bereits stark genutzt oder das Potenzial noch nicht ausge-

schöpft wird und wo Regelungen gehäuft nicht akzeptiert werden. Rotlichtverstöße oder Linksfahren auf Radwegen sind auch Hinweise auf nicht bedarfsgerechte Planungen!

Mit einer so verstandenen umfassenden Förderung des Radverkehrs lassen sich etliche kommunale Verkehrsprobleme – die überwiegend solche des Kfz-Verkehrs sind oder durch diesen hervorgerufen werden – entspannen. Viele Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer und können genauso gut mit dem Rad gefahren werden. Das riechbar bessere Verkehrsklima in den Fahrradstädten kann sich auch in anderen Städten verbreiten.

☞ Detlev Gündel ist Diplom-Ingenieur und arbeitet bei der Planungsgemeinschaft Verkehr in Hannover. Er ist außerdem Berater für Verkehrsplanung beim Landesverband Niedersachsen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und aktiv im Fachausschuss Verkehr des ADFC auf Bundesebene. Kontakt: detlev.guendel@adfc.de, www.fahrverkehr.adfc.de