

01.11.2019 - An den Rand notiert

## Rand fürs Fahrrad

von Rolf Euler

Wer von der Verkehrswende spricht, lobt in der Regel das Radfahren als Alternative zum motorisierten (Auto-)Verkehr. Es gibt «fahrradfreundliche Städte» und sogar Fahrradschnellstrecken. Wer eine Kompass-Wanderkarte des Ruhrgebiets betrachtet, hat, ebenso wie der Tourist auf den Halden, den Eindruck: Es ist ja ganz grün hier! Die Radwege sind grün markiert und ziehen sich durchs Revier.

Es stimmt, der Radwegeausbau hat hier deutliche Folgen. Aber, bei überörtlichen Radwegen jenseits der Straßen handelt es sich oft um stillgelegte Bahnstrecken. Hier wird kein Massengut mehr zum Stahlwerk, kein Koks mehr zum Hochofen, keine Kohle mehr zum Hafen gefahren. Hier fahren aber auch keine Pendler zur Arbeit, die es an diesen Strecken eher nicht mehr gibt. Wer sollte, außer in der Freizeit, vom Gelsenkirchener Zoo zur Jahrhunderthalle in Bochum fahren? Oder zwischen stillgelegten Bergwerken zum Kanal?

So gut diese Strecken oft ausgebaut sind, so schlecht steht es nach wie vor um den Radverkehr in den Städten, wo er eigentlich *den Autoverkehr ersetzen* sollte. Die Vorstellung, die auch jahrelang vom ansonsten sehr verdienstvollen ADFC vertreten wurde, dass die Radfahrenden auf die Straße gehören, da sie dort am besten gesehen werden, hat zur Folge, dass in den Städten ein buntes Gemisch an Radwegen entstanden ist. Mal auf dem Gehweg, mal zwischen Parkstreifen und Fahrbahn, mal als Schutzstreifen, mal als eigener Radweg, aber mit gemeinsamen Ampelregelungen wie für Fußgänger ? und immer in der Gefahr, nichts grundsätzlich Eigenes vorzufinden, das so gerade und zielführend ausgebaut wäre wie die Straßen.

Die Randstreifen, die den Radelnden an der Seite der Straße gegönnt werden, laden selten dazu ein. Strichellinien («Schutzstreifen») enden an gefährlichen Engstellen wie Kreisverkehr oder Fußgängerfurten, dort signalisieren sie dem Auto «Schluss mit Schutz». Sie sind in der Regel zu schmal, ein Fahrradanhänger mit Kindern zur Kita oder mit dem Großeinkauf hat da kaum Platz. Öffnende Autotüren, überholende Stadtbusse, uneinsehbare Ausfahrten, «mal eben» auf dem Radweg haltende Autos ? eine Mischung aus Gefahrstellen und Gefahren verleidet es einem, sich als ungeübter Mensch vom Auto wegzudenken. Wenn deshalb über die Zunahme des Radverkehrs gesprochen wird, geht es deshalb bislang meist um den Freizeitbereich.

*Und das reicht nicht!* Es muss erstens für den Radverkehr in Politik und Verwaltung eine

andere Denke entstehen und gefördert werden. Es muss zweitens deutlich mehr Geld in den Ausbau von eigenen Radwegen gesteckt werden, die den hauptsächlichen Mobilitätszielen dienen. Fahrradabstellanlagen müssen gesichert und beleuchtet sein (es gibt gute Vorbilder!) ? vor allem an Bahnhöfen ?, sie brauchen Raum und Zufahrten. Und dem motorisierten Verkehr in den Städten muss ? wie schon in den 60er Jahren mit den Fussgängerzonen ? der öffentliche Raum eingeschränkt bis genommen werden. Es müssen autofreie Wohngebiete gefördert und der öffentliche Nahverkehr begünstigt werden.

Alle reden von der Konkurrenz der Verkehrsmittel auf der Straße, und «dass man Geld nur einmal ausgeben kann». Das Problem ist, dass schon so viel Geld für Straßeninfrastruktur ausgegeben wurde und wird, dass für eine massive Änderung des Mobilitätsverhaltens nichts übrig bleibt. Im Revier etwa werden für den Ausbau der A43 und A52 sowie für die maroden Brücken über den Rhein nach wie vor hunderte Millionen Euro ausgegeben.

Wenn also dieser *Rand* fürs Fahrradfahren werben will, dann weil es kein Randthema ist und weil dazu gehört, sich politisch und zivilgesellschaftlich einzusetzen. Und ab und zu mal eine «kritische Masse» (mehr als 15 Radelnde) auf die Straße zu bringen, die sich dann wie ein Verkehrsteilnehmer verhalten kann ? nebeneinander und klingelnd fröhlich für sich eintretend den anderen zeigen, wie viel ruhiger und gelassener Verkehr in der Stadt sein kann.