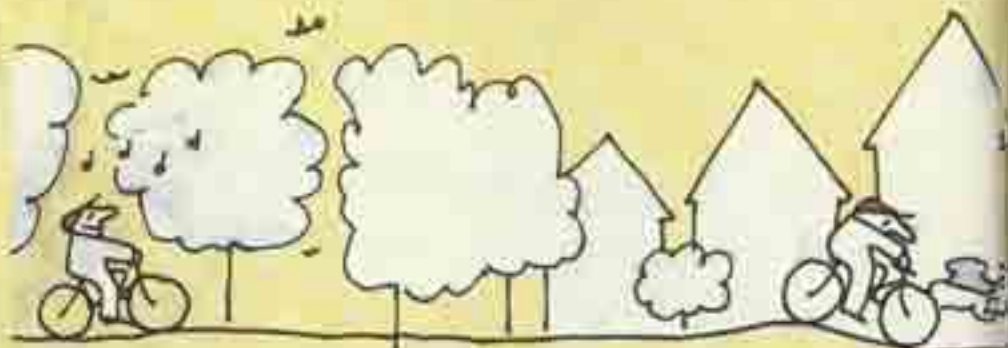


RAD IST IN!

Wenn der Bürgermeister selbst mit dem Rad ins Rathaus fährt, motiviert das die Bürger. Und er spürt hautnah, wo die Radler der Schuh drückt.



Einfach zur Radstraße erklärt. Quer durch die Stadt.

Der Fahrradboom ist unübersehbar. Eine Modesache? In der Stadt eher schiefe Vernunft. Denn auch die Vorteile sind unübersehbar: Schnelligkeit, keine Stauprobleme. Keine Parkplatzsorgen, überall Fahrt bis zum Ziel möglich. Für jeden jederzeit verfügbar. Minimale Kosten, hohe Reichweite. Man erlebt seine Stadt. Und hat kein schlechtes Gewissen: kein Lärm, kein Abgas, kein großer Platzverbrauch. Und dazu noch ein bißchen Sport.



Das Fahrrad kann eine Menge Autoverkehr ersetzen. Die Studenten machen es vor.

Von 1977-1982 hat die Fahrradnutzung um 30% zugenommen. Diesen Trend sollten die Städte stützen. Denn das Fahrrad kann eine Menge Autoverkehr ersetzen. In besonders fahrradfreundlichen Städten, wie zum Beispiel Erlangen, Bremen, Rosenheim oder Landshut beträgt der Anteil des Radverkehrs im Nahbereich bereits ein Viertel. Und gerade dort wächst er am schnellsten weiter. Doch meist wird den Autofahrern der Umstieg aufs Fahrrad noch schwer gemacht.

Stiefkind Radverkehrsplanung

Radwege sind zu eng. Oder werden zugesperrt. Oder hören gerade dann auf, wenn sie am nötigsten wären: an Kreuzungen, in der engen Altstadt. Überall zu schneller Autoverkehr - einschüchternd und gefährlich, Abgase verfeindeln einem die körperliche Anstrengung (obwohl der

noch stärker durch Abgase belastet werden. Ja, Sie haben ganz richtig gelesen). Kein Wunder, daß die Unfallzahlen erschreckend sind. Und daß sich die Radfahrer oft ungebührliche Freiheiten herausnehmen. Manchmal Rowdytum. Meistens Selbstverteidigung. Viele Städte und Gemeinden haben schon reagiert. Schnell eine Radwegeplanung her. Mit Abmarkierung vom Gehweg kann man die schönsten Erfolgsmeldungen (in km/Jahr!) veröffentlichen.

Fahrradfreundliche Straßen - wichtiger als Radwege

Manchmal sind Radwege die richtige Lösung. Aber möglichst nicht abmarkiert von schmalen Gehwegen. Sondern als markierte Radstreifen auf Fahrbahnen. Denn der Radverkehr gehört zum Fahrverkehr. Also: Radwege und Radstreifen fahrbahnseitig anordnen. Nicht hinter den parkenden Fahrzeugen. Die sind nämlich ein fragwürdiger Schutz: Die Radfahrer werden zu spät gesehen. Oft sind Mehrzweckstreifen der abgewogenere Kompromiß. Schleusen und „unechte“ Einbahnstraßen machen das Straßennetz durchlässiger. Bei echten Einbahnstraßen sollte ein abgetrennter Gegenverkehrstreifen deutlich erkennbar sein. Der Radfahrer darf, was der Autofahrer nicht darf.

Am wichtigsten ist: Verlangsamung des Autoverkehrs. Damit sich die Geschwindigkeiten angleichen.

Besonders sicher und angenehm radelt man in Verkehrsberuhigten Bereichen. Geeignet sind auch gemischte Bus- und Radstraßen. Für Hauptstrecken sollten schließlich reine Fahrradstraßen quer



Individualverkehr. Um Individualität zu lernen.



durch die ganze Stadt angeboten werden. Und manchmal gibt es Grünzüge oder Flußufer, die lange ungestörte Radfahrten möglich machen.

Aufstellbereiche an Ampeln erleichtern das Abbiegen, ebenso eigene Signalanlagen für Radfahrer. Aufpflasterungen, Kreuzungsmarkierungen und Inseln sichern Kreuzungen und Einmündungen.

Bei allem müssen die Details stimmen: keine scharfen Kanten, glatte, aber nicht rutschende Beläge, ausreichende Breiten, Ausweichflächen und Sicherheitsstreifen. Und nicht vergessen: die Nebenanlagen. Abstellanlagen, überall dezentral verteilt, und einige größere; z.B. am Bahnhof, an Schulen, am Rand der Fußgängerzone. Spezielle Radwegweiser. Service- und Verleihstationen. Arkaden dienen auch Radfahrern - als Unterstellplätze bei Regenschauern. Eine Stadt kann Fahrradkultur haben. Oder nicht.

Engmaschig und komfortabel

Jede radfahrerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Radverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Radverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Radfahrer sind empfindlich gegen Umwege. Und ein Netz ohne Lücken. Die besten Wege und die besten Straßen sind nutzlos, wenn Kreuzungen und Überwege schwer überquerbar sind.

Radverkehr: Teil des Straßenverkehrs

Denn der Radverkehr findet meistens auf denselben Straßen statt wie der Autoverkehr, der Fußgängerverkehr, der Busverkehr. Deswegen können Radverkehrsnetze nicht getrennt entworfen werden. Sondern nur in Abwägung mit den anderen Anforderungen an die Straßen. Als Kompromiß. Aber als echter Kompromiß, der auch dem Radfahrer sein Recht gibt. Denn momentan herrscht auf unseren Straßen ein schlechter Kompromiß.

Das haben Sie schon mal gelesen. Nämlich zum Thema Fußgängerverkehr. Unterschiede: Die Radnetze können etwas weichtmaschiger sein; die Art der Verbindung darf aber nicht so häufig wechseln wie beim Fußgängerverkehr!



Natürliche Grenzen sind unvermeidlich. Künstliche nicht. Übrigens: die Benutzung des Fahrrads ist weit weniger von Jahreszeit, Witterung und Relief abhängig als gemeinhin angenommen wird.



Verkehrsberuhigung: die beste Radverkehrsförderung.



Erst ganz viele kleine Einzelmaßnahmen machen das Radverkehrsnetz vollständig.



Radverkehr zulasten des Fußgängerverkehrs hilft vor allem dem Autoverkehr. Endlich sind die Autos nicht mehr behindert. Sondern die Fußgänger. Fragwürdig? Mehr als fragwürdig!