

Gemeinsame Erklärung von FUSS e.V. und ADFC Hessen e.V.:

„Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sind vermeidbar!“

Frankfurt am Main, 21. Mai 2015 - FUSS e.V. und ADFC Hessen fordern, mit der Verdrängung des Fahrrads von der Fahrbahn in Fußgänger-Bereiche endlich Schluss zu machen. Erforderlich dazu sind Tempo 30 in Städten, breite Fahrbahn-Radwege und ausreichende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, die Fußgänger nicht behindern. Beide Verbände bekräftigen, dass die Entwicklung des Radverkehrs nicht auf Kosten der Fußgänger gehen darf und dafür wollen sie ihre Zusammenarbeit verstärken.

Eine Verkehrssituation, die besonders im Frühjahr regelmäßig die Gemüter erhitzt: Einerseits Fußgänger, die sich auf dem Gehweg von Radfahrern bedrängt und gefährdet fühlen; andererseits verunsicherte Radfahrer, die nicht auf der Straße fahren möchten oder dürfen, weil dort dem Autoverkehr Vorrang eingeräumt wird. Während sich der Ärger der Fußgänger spontan gegen die offenbar gedankenlosen Radfahrer richtet, liegen die Ursachen für den Missstand tiefer: Denn erst die Privilegierung und die Dominanz des Autos, das den Löwenanteil der Verkehrsflächen beansprucht, hat zur Verdrängung der Fußgänger und Radfahrer an den schmalen Rand der Straßen – und dort zu Konflikten geführt.

Gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sitzen Fußgänger und Radfahrer also in einem Boot. Deren Interessenverbände FUSS e.V. und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Hessen e.V. suchen deshalb gemeinsam nach Lösungen, damit Fußgänger und Radfahrer jeweils sicher und in angemessenem Tempo mobil sein können, ohne in Konflikt miteinander zu geraten.

Das Fahrrad gehört auf die Fahrbahn

Beide Verbände wollen, dass der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn stattfindet, wie dies auch die Straßenverkehrsordnung vorsieht. Doch damit dies endlich Realität wird, müssen die tatsächliche und die subjektiv empfundene Sicherheit der Radfahrenden gegenüber dem Autoverkehr steigen. Innerstädtische Tempobeschränkungen auf **30 Stundenkilometer** sind dazu ein gutes Mittel. Je kleiner der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Autos und Fahrrädern ist, umso höher ist die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Sinnvoll ist die Markierung von **Schutz- oder Radfahrstreifen** auf der Fahrbahn, sofern sie sowohl gegenüber dem fahrenden als auch dem parkenden Autoverkehr ausreichend große Sicherheitsabstände aufweisen. Der Wegfall oder die Verschmälerung von Auto-Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs trägt zudem zur wünschenswerten Entschleunigung des motorisierten Verkehrs bei.

„Entscheidend für die Sicherheit der Radler ist die Breite solcher Schutz- und Radfahrstreifen“, erläutert Norbert Sanden, Geschäftsführer des ADFC Hessen: „Bei zu

schmalen Rad- und Schutzstreifen fühlen sich viele Autofahrer ermutigt, Radfahrer mit nur wenigen Zentimetern Seitenabstand zu überholen, indem sie, vermeintlich korrekt, dicht an die Linie heranfahren. So verstoßen sie jedoch gegen den vorgeschriebenen Überholabstand und gefährden die Radfahrer. Der seitliche Überholabstand zu Radfahrenden muss immer 1,5 Meter betragen“, so Sanden.

Kern des Problems: Radwege auf Gehwegniveau

Vor allem die in den vergangenen Jahrzehnten häufig angelegten Radwege auf Gehwegniveau (Bordsteinradwege) bergen für Fußgänger wie für Radfahrende erhebliche Nachteile und Gefahren. Dies gilt insbesondere für gemeinsame (Zeichen 240, StVO), aber auch für getrennte Rad- und Gehwege (Zeichen 241, StVO). Da beim Zufußgehen auch Stehenbleiben und spontane Richtungsänderungen etwas völlig Normales sind, müssten dem relativ großen Geschwindigkeitsunterschied zwischen Rad- und Fußverkehr entsprechend sehr breite Wege vorhanden sein. Zudem gibt es auch unter Radfahrenden beträchtliche Tempo-Unterschiede, die Überholmöglichkeiten nötig machen. Die in unseren Städten ausgewiesenen Rad- und Gehwege sind hierfür aber meist nicht breit genug. Hinzu kommt, dass Radwege auf Gehwegniveau für abbiegende Kraftfahrzeuge oft sehr schlecht einsehbar sind, was Tag für Tag zu schweren Unfällen zum Nachteil der Radfahrenden führt.

Baulich von der Fahrbahn abgesetzte Radwege auf Gehwegniveau sind nur dann sicher, wenn sie eine Gesamtbreite von 5 Metern (bei getrenntem Rad- und Gehweg) beziehungsweise 3,5 Metern (gemeinsamer Rad- und Gehweg) haben und Radler darüber hinaus von Autofahrern gut erkannt werden können. Da die Straßen in unseren Städten diese Voraussetzungen oft nicht erfüllen, ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn grundsätzlich die bessere Variante.

Auch keine Lösung: Gehweg-Freigabe für Radler

Die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer wird sowohl von FUSS e.V. wie auch vom ADFC Hessen sehr skeptisch betrachtet. Radfahrende müssen dort Schrittgeschwindigkeit fahren und gegebenenfalls absteigen und schieben, wenn sie auf Fußgänger treffen. Das ist weder für Fußgänger noch für Radler angenehm.

Sylke Petry, Landessprecherin von FUSS e.V. in Hessen, kennt viele Fälle, in denen sich Radfahrer nicht derart rücksichtsvoll verhalten haben: „Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch Radfahrer sollte innerorts nur in absoluten Ausnahmefällen möglich sein und auch nur dann, wenn durch ein Zusatzschild ausdrücklich auf den Vorrang der Fußgänger hingewiesen wird und Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.“

Stefan Janke, Vorsitzender des ADFC Hessen, beklagt: „Mit der Freigabe von Gehwegen für Radfahrer behelfen sich Verkehrsbehörden immer dann, wenn der Platz für eine vernünftige Radverkehrsanlage genauso wenig vorhanden ist wie der politische Wille, den Autoverkehr derart zu zügeln, dass Radler sicher auf der Straße unterwegs sein können. Radverkehr auf Gehwegen ist innerorts immer ein planerisches und verkehrspolitisches Armutszeugnis.“

Manfred Bernard, Vorstandsmitglied von FUSS e.V. betont, dass Spazierengehen und Flanieren zur Lebensqualität gehören: „Zum Gehen gehören auch, nebeneinander zu gehen und in ein Gespräch, in eine Diskussion, vertieft zu sein, plötzlich die Richtung zu ändern,

Stehenbleiben. Das ist Lebensqualität – und ein Problem für den auf der gleichen Fläche fahrenden Radfahrer, der sich auf solche spontanen Bewegungen umso schlechter einstellen kann, je schneller er fährt. Aber müssen Radfahrer am Mainweg, zum Beispiel zwischen Offenbach und Frankfurt, sich und anderen ihre Fitness beweisen und rasen? Das Mainufer ist nicht der Austragungsort für einen Wettkampf mit sich selbst und mit wem auch immer.“

Auch ordnungswidriges Radfahren auf - dafür nicht frei gegebenen - **Gehwegen** ist immer wieder zu beobachten. So nachvollziehbar das Unsicherheitsgefühl einzelner Radler als Grund hierfür sein mag, so verständlich die Absicht ist, Abkürzungen zu fahren, so wenig ist dieses Fehlverhalten, das nicht selten aus bloßer Dummheit und Rücksichtslosigkeit geschieht, zu akzeptieren, sind sich FUSS e.V. und ADFC Hessen einig.

Radfahren in **Fußgängerzonen** in Schrittgeschwindigkeit sollte nach Auffassung der Verbände – unter Betonung des Fußgängervorrangs – zwar grundsätzlich immer erlaubt, aber nicht favorisiert werden, insbesondere nicht für den Durchgangsverkehr. Stattdessen sollten parallel zu Fußgängerzonen leistungsfähige und komfortable Radverbindungen eingerichtet, deutlich ausgeschildert und regelmäßig kommuniziert werden.

Parkende Fahrräder dürfen keine Barrieren sein

Da der Radverkehrsanteil stetig zunimmt, werden auch geeignete Parkmöglichkeiten für die Räder immer knapper. Für die Radfahrenden bedeutet dies, auf provisorische, unkomfortable und weiter entfernte Abstellgelegenheiten zurückgreifen zu müssen. Für Fußgänger ist es besonders ärgerlich, wenn abgestellte Räder zu Barrieren an oder auf Gehwegen werden. Hier sind die Kommunen gefordert, auf die gestiegene Fahrradnutzung mit ausreichend vielen, passend platzierten und guten Abstellanlagen zu reagieren, die keine Konflikte mit Fußgängern verursachen.

Nach Ansicht von FUSS e.V. und ADFC Hessen wird eine verbesserte **Aufklärung** und **Öffentlichkeitsarbeit** über die Bedürfnisse, Rechte und Pflichten von Fußgängern, Radlern und Autofahrern im Verkehr zu einem besseren Miteinander beitragen. Statt rücksichtslos gegeneinander zu agieren, kommt es auf ein rücksichtsvolles Miteinander an. Hierbei wollen die beiden Verbände mit ihrer Initiative vorangehen, erhoffen sich aber auch Unterstützung durch geeignete Kampagnen des Landes und der Kommunen.

Norbert Sanden freut sich über die Zusammenarbeit zwischen FUSS e.V. und ADFC Hessen: „Beide Verbände setzen sich gemeinsam dafür ein, dass die Entwicklung des Radverkehrs nicht auf Kosten der Fußgänger, nicht auf Kosten des Gehens und entspannten Schlenderns gehen wird. Es ist sehr erfreulich, dass die Verbände ihre Zusammenarbeit – auch für die Öffentlichkeit und Politik deutlich sichtbar – nunmehr verstärken.“

Pressekontakt ADFC Hessen e.V.

Norbert Sanden
Löwengasse 27A
60385 Frankfurt am Main
Tel.: 069 9563460-41
Fax: 069 9563460-43
presse@adfc-hessen.de

Pressekontakt FUSS e.V.

Sylke Petry
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt
Tel. (privat): 06151 / 66 03 70
Fax: 06151 / 66 03 71
Tel. (dienstlich): 06151 / 10 19 105
Sylke.Petry@fuss-ev.de