Wer in Deutschland Rad fährt,

muss „Straße können“!

Positionen zur Separationsdebatte

Bertram Giebeler, ADFC Frankfurt
Verkehrspolitischer Sprecher

adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Es gibt zwei Radfahrkulturen in Deutschland….

…..die eine sehen wir im Nordwesten des Landes, im Münsterland, Emsland, Friesland, im Oldenburgischen, in und um Bremen, teilweise noch am Niederrhein:

auf mit rotem Klinker gepflasterten Radwegen pedaliert es sich auf dem Hollandrad, in aufrechter Sitzposition, völlig entspannt und entschleunigt. Alle machen das so, Kind und Kegel, die Autofahrer sind es gewöhnt.

Niemand käme auf die Idee, eine Straße ohne Radweg zu bauen.

Der „Bruch der 70er“ bei der Fahrradnutzung….

…..fand dort nicht im gleichen Maße statt wie anderswo. Radfahren war immer selbstverständlich, es war nie eine kämpferische Protesthaltung dazu nötig.

Sozusagen die „holländische Situation“. Die geografische Nähe zu den Niederlanden ist auch nicht zufällig.

Ich empfehle eine sommerliche Radtour nach Leer oder Papenburg. Einfach göttlich, diese Stressfreiheit!

Bloß keine Eile! Wenn der Radweg nicht breit genug ist zum überholen – einfach nicht überholen!

Holland und Dänemark sind Vorbilder….

…..für diese Art der Fahrradkultur. Die beiden Länder unterscheiden sich schon in gewissen Einzelheiten, aber eins haben sie gemeinsam: eine lange und in den 70-ern weit weniger gebrochene Tradition des Alltagsradfahrens in allen Bevölkerungsschichten. Die Siedlungsplanung, ohnehin sehr raumgreifend, schuf immer großzügig Platz für Radwege

In Deutschland bemerkte das die verkehrswissenschaftliche Fachwelt schon früh. Manfred Bernard vom FUSS.eV. zeigte mir einen Artikel von 1938 (halt, ich weiß durchaus wer damals in Deutschland an der Macht war), in dem Holland und Dänemark als die Fahrradländer schlechthin herausgestellt wurden.

Doch die Verhältnisse….

…..die sind halt nicht überall so wie im Nordwesten!

Schon knapp 100 Kilometer weiter weg, im Hannöverschen, in Ostwestfalen, erst recht in Hamburg und im Ruhrgebiet, ist das Radfahren längst nicht mehr so selbstverständlich – auch wenn die Infrastruktur genauso von Bordsteinradwegen und Separation geprägt ist.

Wir betreten jetzt die eigentliche Bundesrepublik! Das ganze Lebensgefühl ist ab jetzt anders. Ende der Gemütlichkeit! Das betrifft nicht nur das Rad fahren, aber da merkt man es ziemlich schnell.

Es geschah 2010 anlässlich der Velocity-….

…..- Konferenz in München. Der damalige ADFC-Bundes-vorsitzende Karsten Hübener, durchaus ein sportlicher Mensch, stand am Radweg an der Zweibrückenstraße vor dem Konferenzzentrum und wunderte sich:

Wieso fahren die Radler hier alle so schnell?

Tja, Karsten stammt halt aus Bremen. Er hatte viel von der Welt gesehen, aber zum ersten Mal genauer darauf geachtet, wie in einer verdichteten Metropole sich das Verkehrsklima anfühlt. So wird dann auch Rad gefahren.

Die Voraussetzungen in 90 Prozent….

…..unseres Landes in Sachen Radverkehr sahen so aus:

- es wird Rad gefahren, aber von vielen gar nicht
- massiver Einbruch im Autorausch der 60-er und 70-er
- Radwege sind Restgröße und müssen nicht unbedingt sein
- Qualität müssen Radwege schon gar nicht haben
- Radwege dienen der freien Fahrt fürs Auto

Unter diesen Bedingungen hat die Renaissance des Radfahrens ab Mitte der 80-er eine andere Grundmotivation:

die kämpferische Rückeroberung der Straße!

Die meisten Großstädte in Deutschland….

…..haben ihre bauliche Grundstruktur in den 70-ern abgeschlossen und sehen so aus:

- historischer Stadtkern, meist kriegszerstört, Wiederaufbau oft unvollständig, breite Autoschneisen durchgebrochen
- Gründerzeitring, hoch verdichtet, mit Flächenkonkurrenz Auto rollend und ruhend, Straßenbahn, Fahrrad, Fußgänger
- Nachkriegs-Siedlungen in kriegszerstörten Zonen und/oder als Trabantenstädte, ÖV-Anschluss, breite Schnellstraßen

Ernsthaft Platz zu schaffen für Radfahrer und Fußgänger war nicht vorgesehen – das war in Holland anders!

Wir Radfahrer müssen damit leben….

…..dass unsere Städte in der entscheidenden Phase nicht für uns gebaut worden sind. Manche städtebaulichen Entwick-lungen sind unumkehrbar. Die Platzkonkurrenz wird bleiben. Sie nimmt in den wachsenden Metropolen sogar noch zu!

Neue separierte Räume für den Radverkehr wären an vielen Stellen sehr wünschenswert und würden Sicherheit und Komfort für Radfahrer erhöhen.

Es wird sie aber nur selten geben! Oft geht es technisch nicht (Grundstückszufahrten, Kreuzungen), und noch öfter wird es politisch nicht durchsetzbar sein.

Mit dem heutigen Mix aus Führungsformen….

…..des Radverkehrs in Deutschland sind wir auch in einigen Städten weit weg von der holländischen Grenze zu hohen Radverkehrsanteilen jenseits oder nahe der 20%-Modal-Split-Marke gekommen, etwa in Karlsruhe, Darmstadt, Erlangen oder Freiburg. In den Gründerzeitringen von Metropolen wie Frankfurt, Berlin oder München sieht es ähnlich aus.

Warum in einer Stadt oder einem Stadtteil viel Rad gefahren wird und anderswo wenig, hat viele Gründe, nicht nur die Qualität der Radwege. Es hat auch mit der unterschiedlichen Bereitschaft sozialer Milieus zu tun, ihr Mobilitätsverhalten anzupassen.

Der Blick ins Ausland: gut für die Amerikaner….

…..ist auf alle Fälle die rasante Entwicklung des Radverkehrs in einigen exemplarischen Städten, von niedrigem Ausgangs-niveau. Natürlich Portland/OR, das „Münster der USA“, aber vor allem auch das extrem dicht besiedelte New York City.

Dort gibt es viele „protected bike lanes“, und das ist gut so. Auf diesen fahren aber nicht die „interested but concerned“, sondern die „confident riders“.

Noch krasser ist es in London. Auf den gut geschützten „Super Cycle Highways“ sind meistens Leute unterwegs, die hier als „Kampfradler“ gelten würden. Trotzdem ist es völlig richtig, dass solche Metropolen einen Fahrrad-Hype erleben!

Liebe Radfahrer, gewöhnt euch also dran….

…..dass ihr auch in Zukunft ziemlich oft auf der Straße fahren werdet. Wir vom ADFC kämpfen dafür, dass dies so sicher und komfortabel wie irgend möglich funktioniert. Mit Tempo 30, Rad- und Schutzstreifen, Aufstellflächen, Querungshilfen, Signalisierung - dem ganzen modernen Instrumentarium.

Vorhandene Bordsteinradwege wollen wir nicht abschaffen, sondern „ertüchtigen“. Sie müssen aber nicht unbedingt benutzungspflichtig sein.

Wo es geht und Sinn macht, sind wir auch für die „geschützte Radspur“, neudeutsch „protected bike lane“.