



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Ortsgruppe Chemnitz
Umweltzentrum
Henriettenstraße 5
09112 Chemnitz
Tel. 903132

Radwege — Pro und Contra

Es steht außer Frage: Für den Radverkehr müssen vernünftige Lösungen geschaffen werden! Das Rad ist das sparsamste und ökologischste Verkehrsmittel nach den eigenen Füßen und in der Stadt praktisch kaum langsamer als Autos, Busse oder Bahnen.

Verständlich, daß immer lauter Forderungen nach Radwegen ertönen. Die Fußwege sind breit genug, heißt es, und man könne doch einfach ein Stück davon als Radweg abmarkieren. Diese auf den ersten Blick so einfache und schnelle Lösung birgt aber eine Menge von Gefahren und Problemen, die auf den ersten Blick nicht zu sehen sind.

Die meisten Radfahrer fühlen sich auf dem Bordsteinradweg sicherer als auf der Straße. Doch während auf der Straße die empfundenen Gefahren auch den tatsächlichen Problemen entsprechen, lauern auf Bordsteinradwegen versteckte Fallen, die erst dann erkannt werden, wenn sie zuschnappen.

Ein Hauptproblem sind die Kreuzungen. Hier treffen motorisierter und Radverkehr wieder zusammen, und es entstehen eine Menge neuer Konfliktpunkte. Der abbiegende Verkehr muß den Radfahrern auf dem Radweg die Vorfahrt gewähren: „Wer abbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, . . . Radfahrer auch dann, wenn sie auf oderr neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. . . . Auf Fußgänger muß er besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig, muß er warten.“ (§9, Abs. 3 StVO). Während das bei einem Radstreifen auf der Fahrbahn noch möglich ist, weil sich der Radfahrer im Blickfeld der Auto- und

LKW-Fahrer befindet, ist das auf Bordsteinradwegen nicht mehr immer der Fall. Die Geschwindigkeit eines Radfahrers wird aus der Windschutzscheibenperspektive sehr leicht unterschätzt, und der Rechtsabbieger, der sich vergewissert hat, daß auf dem Fuß- und Radweg in der Nähe der Kreuzung niemand kommt, kollidiert mit dem Radfahrer, der mit 30 km/h heranrollt, weil er die Grünphase noch schaffen will. So schnell darf man auf Radwegen eben nicht fahren, wird argumentiert. Warum eigentlich? Warum soll das ökologischste und bei dieser Geschwindigkeit auch ungefährlichste Verkehrsmittel gebremst werden? Auf der Straße wäre diese Geschwindigkeit völlig normal. Von einigen werden Fahrzeuge, die so schnell fahren, sogar noch als Bremse empfunden.

In Deutschland gibt es eine Radwegebenutzungspflicht. Rechtsseitige, ausgeschilderte Radwege müssen benutzt werden — auch von denen, die bisher auf der Straße im normalen Verkehr gut zurechtkamen und schnell ans Ziel gelangten. Das sind häufig diejenigen, die schon seit Jahren viele ihrer Wege mit dem Rad zurücklegen. Es wäre ungerecht, wenn die Anlage von Radwegen ausgerechnet diese Alltagsradler bremsen würde. Radwege, die nicht bis 30 km/h benutzt werden können, sind — wegen der Radwegebenutzungspflicht — deswegen zur Förderung des Radverkehrs nicht geeignet.

Wer nun meint, er fahre immer so langsam, daß er nicht gefährdet ist, irrt sich gewaltig, wie folgender Bericht eines Alltagsradlers und LKW-Fahrers zeigt.

Ungefähr '85 habe ich selbst beinahe einen Radfahrer getötet. Vorauszuschicken ist, daß es damals noch keine Vorschrift über Weitwinkelspiegel für schwere LKW gab. Ich habe damals an meinen LKW immer Weitwinkelspiegel gehabt. An selbstgebauter Halterung (die damaligen MAN-Spiegelhalter gestatteten keinen normalen Anbau) mit selbstgekauftem Scania-Spiegel — das waren damals die besten, und den habe ich heute noch irgendwo hier im Regal. Wenn ich einen anderen LKW übernahm, ist der Spiegel mitgewandert. Was nicht möglich war: Die Beheizung. Bei Schlechtwetter zeigen unbeheizte Weitwinkel — nichts.

Als ich morgens mit dem Fernzug 'reinkam, wurde ich gebeten, gerade schnell, bevor ich mit dem Zug zum Abladen fuhr, einen Hakenlift-Container leerkippen, weil kein anderer Fahrer mit Hakenlift-Kennntnis auf dem Platz war. Die Fahrt war kürzer als die Zeit für das Umschrauben der Spiegelhalterung, anschließend fuhr ich mit dem gleichen Fernzug weiter — also bin ich das kurze Stück nur mit dem normalen Spiegel gefahren. Das war die STVZO-Ausstattung 1985, und *ist* die STVZO-Ausstattung 1996 für LKW unter 12 Tonnen.



Alle Rechte am Bild: Hans-Joachim Zierke, Berlin

**Das sieht der
LKW-Fahrer, wenn
die Kabine schon
auf dem Radweg
steht.**

Der Radweg

Ich bog auf dem Rückweg vom Mariendorfer Damm (Berlin) in die Kruckenbergstraße ein. Der Mariendorfer Damm ist sechsspurig. Zwei Fahrspuren, eine Parkspur. Hinter der Parkspur eine Baumreihe. Hinter der Baumreihe ein Radweg. Wegen der Parkspur sieht man bis direkt vor dem Einbiegen nicht einmal die Bäume im normalen Spiegel. Weil ich wußte, daß da ein Radweg war, bin ich bei „Grün“ verzögert angefahren. Vorfahren, bis der Spiegel über dem Radweg ist, dann sieht man, ob in größerer Entfernung ein Radfahrer kommt, und ein vorhandener unterhalb der Beifahrertür kommt noch bequem vorbei. Dann etwas abwarten, bis ein eventueller Radfahrer im toten Winkel garantiert weg ist. Dann abbiegen. Dabei muß man anderswo hingucken, es gibt nämlich außer Radfahrern auch noch Fußgänger.

Ich kann nicht genau erklären, warum ich voll gebremst habe. Der Opi stand vor dem Doppelzwilling, und bekam noch einen leichten Schubs von der Leiter, die auf dem Tank festgeschnallt war. War ungefähr siebzig, und offensichtlich sehr, sehr langsam in die Gänge gekommen, deutlich langsamer als ein Fußgänger muß er gewesen sein. Ich habe, als ich bremste, nicht in den Spiegel gesehen, konnte in dem Moment auch nicht in den Spiegel sehen.

Es gibt einen schwer erklärbaren sechsten Sinn, der sich bei ständigem Umgang mit schwerem Gerät einstellen kann, eine Art Warnglocke für Gefahrensignale unter der Bewußtseinschwelle. So, wie Dir ein winziges Schaukeln im Rückspiegel eigentlich nichts mitteilt, aber wenn Du nachsiehst, ist die Druckluft-Containerverriegelung des Hängers defekt. Du siehst nach wegen des strengen Gefühls, daß irgendetwas nicht in Ordnung sei. Wegen dieses Gefühls habe ich gebremst, nicht, weil ich etwas gesehen hätte. Es ist durchaus erklärbar: Der menschliche Gesichtssinn reicht auch dann noch bis zum Spiegel, wenn man nach vorn sieht. Halte die Hände neben das Gesicht, um Dich zu überzeugen. Es gibt bloß keine bewußte Wahrnehmung, erst recht nicht in einem zwei Meter entfernten, fünfunddreißig mal fünfzehn Zentimeter großen Spiegel.

Ich habe einen Menschen, der mich wüst beschimpft hat, selten so freundlich angegrinst.

Die Ausstattung meines LKW damals, bei diesem Vorfall, entspricht der normalen und gesetzmäßigen Ausstattung von LKW unter 12 Tonnen heute. Mit dieser heute normalen und gesetzmäßigen Ausstattung habe ich — Alltagsradfahrer, gefahrenbewußt, perfekt ortskundig, mit jahrelanger LKW-Fahrpraxis — damals das Töten eines Radfahrers nur durch etwas verhindern können, was Liebhaber des Unpräzisen wahlweise „Instinkt“ oder „Schutzengel“ nennen. Der Radweg auf dem Mariendorfer Damm liegt nach wie vor hinter einer Baumreihe hinter einer Parkspur.

Hans-Joachim Zierke

Wieviele der LKW-Fahrer verhalten sich so verantwortungsbewußt und haben so viel Erfahrung wie unser Autor?

Es gibt aber noch einige andere Gründe, die uns dazu bewegen sollten, jeden neuen Radweg genauestens zu prüfen:

- Auf der Straße kann man sich auf eine freie Fläche und einen freien „Luftraum“ verlassen. Wird auf dem Radweg die Aufmerksamkeit durch zu nahe stehende Ampel- und Lichtmasten, Buswartestellen, Papierkörbe oder zu tief angebrachte Werbetafeln nicht zu stark abgelenkt? Gibt es gar schwarze Poller, auf die man sich beim Heranrollen konzentrieren muß (und wobei man möglicherweise den Fußgänger, der von der Seite kommt, übersieht)?
- Wird der Radweg regelmäßig gereinigt? Auf der Straße werden die Scherben nach einem Unfall sofort beiseitegekehrt. Wie lange liegen die Reste einer zerbrochenen Bierflasche auf dem Radweg?
- Sind alle Kanten ordentlich abgesenkt? Eine 2 cm hohe Kante wirkt auf dem Fahrrad so, wie eine Bordsteinkante im Auto wirkt.
- Ist die Oberfläche eben und glatt? Warum sollen vollgefederte Fahrzeuge auf glattem Asphalt fahren, Fahrräder aber auf rauhem Pflaster, welches nicht nur Erschütterungen verursacht, sondern zusätzlich noch den Rollwiderstand erheblich (ca. 30 %) erhöht?
- Können Radfahrer einander überholen? Radfahrer fahren mit Geschwindigkeiten von etwa 10 km/h bis 30 km/h. Die Möglichkeit, zu überholen, ist hier viel wichtiger als beim motorisierten Verkehr, der ein weitaus homogeneres Geschwindigkeitsprofil hat. Bei den üblichen 1 m breiten Wegen ist das aber nicht gegeben.
- Können auch Radfahrer mit Anhängern und Tandems problemlos fahren, sind die Kurven auch nicht zu eng? Es gibt viele Beispiele von Drängelgittern und Kurven, die sich mit voll bepackten Rädern oder Anhängern nicht bewältigen lassen. Stellen wir uns das Analogon auf der Straße vor, so wird die Absurdität solcher Lösungen schnell klar.
- Können die Radfahrer auch alle Ziele erreichen, insbesondere auch in alle Einmündungen und Einfahrten auf der anderen Straßenseite einbiegen? Da Radwege, wenn sie einmal da sind, auch benutzt werden müssen, muß genau geprüft werden, ob auch alle Ziele, die vorher erreichbar waren, weiterhin erreichbar bleiben. Das ist weitaus

komplizierter als es scheint, insbesondere, wenn auf der Straße noch ein Parkstreifen angelegt wurde.

- Besteht ein ausreichender Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn? Es gibt Radwege, die sehr nahe am Bordstein verlaufen. An Radfahrern, die auf solchen Wegen unterwegs sind, fahren die Autos mit geringerem Abstand vorbei, als sie auf der Straße überholen würden. Besonders die Aufbauten großer LKW unterschreiten leicht einen Abstand von 50 cm. Radfahrer, die auf der Straße fahren und einen Abstand von einem Meter zum rechten Fahrbahnrand einhalten, können nur überholt werden, wenn die nächste Fahrspur frei ist. Damit ist es möglich, einen ausreichenden seitlichen Sicherheitsabstand einzuhalten. Autofahrer, die das nicht tun, gefährden den Verkehr. Im Falle der oben beschriebenen Radweglösung wird das Vorbeifahren mit zu geringem Abstand aber förmlich erzwungen.
- Besteht ein ausreichender Sicherheitsstreifen zum Fußgängerverkehr? Über die möglichen Geschwindigkeiten von Radfahrern wurde schon geschrieben. Während eine Bordsteinkante aber in allen Köpfen als Grenze des „ungefährlichen“ Bereiches eingebrannt ist, verhält es sich mit der weißen Linie oder roten Fläche auf einem Fußweg anders. Radfahrer werden immer wieder gezwungen, an Fußgängern mit Abständen von 10 cm vorbeizufahren — auf Bordsteinradwegen. Wer es einmal erlebt hat, wie urplötzlich ein Fußgänger eine 90-Grad-Wendung vollführen kann und auf dem Radweg steht, weiß welche Probleme die enge Verflechtung von Fuß- und Radverkehr schafft.
- Gibt es an Kreuzungen Aufstellflächen für querende Fußgänger? Oft sammeln sich die Fußgänger, die auf Grün warten, auf dem Radweg und hindern damit die Radfahrer am Weiterfahren. Eine Situation, wie sie auf einer Hauptverkehrsstraße undenkbar ist.
- Hat der Weg einen vernünftigen Anfang und ein vernünftiges Ende? Wenn ein Weg eine Hauptstraße begleitet, soll er auch den Komfort einer Hauptstraße bieten und nicht an jeder Kreuzung zum Suchspiel werden — wo geht es jetzt lang?
- Kann man die Verkehrslösungen auch beim ersten Mal begreifen? Das Verhalten auf der Straße ist allen klar, und die Paragraphen der StVO haben die meisten schon einmal gelesen, auch wenn

man das nicht immer merkt. Aber als Radfahrer steht man erstaunlich oft auf einem Radweg und weiß nicht, wie man sich verhalten soll, wenn man sein Ziel erreichen will. (Beispiel: Wenn man aus der Brückenstraße kommend das Stück Bordsteinradweg am Kaufhof entlanggefahren ist und nun nach rechts in die Bahnhofstraße in Richtung Zentralhaltestelle einbiegen will — wann darf man fahren?)

- Werden bei Bauarbeiten Lösungen geschaffen? Die Bauarbeiten am Hotel „Mercure“ haben dem Radstreifen einen Zaun eingebracht, der Radfahrer muß sehen, wo er bleibt.
- Parken auf dem Radweg auch keine Autos oder stellen gar anliegende Geschäfte ihre Auslagen so auf, daß Fußgänger auf den Radweg ausweichen

müssen? Schon ein einziger darauf haltender Lieferwagen kann den Radweg unbenutzbar machen. Die Radfahrer müssen auf die Straße ausweichen und können wegen der Bordsteinkante meist nicht mehr auf den Radweg zurück.

- Kann man auf dem Radweg auch alle Wegweiser sehen? Auch als Radreisender muß man die Wege benutzen, und in einer fremden Stadt ist man genauso auf die Wegweiser angewiesen wie Autofahrer es auch sind.
- Wird der Weg an Grundstückszufahrten eben geführt, oder gibt es dort jedesmal eine Absenkung die das Fahrgefühl einer Berg- und Talbahn schafft? Nach ein paar Kilometern auf solchen Wegen kann die Lust am Radfahren vergehen.

Was sollen wir also tun? Gar keine Radwege mehr bauen? Nein, das ist selbstverständlich keine Lösung. Nur muß jede einzelne Idee genau geprüft werden: Löst sie die Probleme *der Radfahrer* oder nur die Sorgen *der langsamen Radfahrer*? Ist sie vielleicht nur für die *schnellen Radfahrer* oder die *Touristen und Wochenendfahrer* interessant? Oder auch für die *Alltagsradfahrer*? Schafft sie vielleicht neue Gefahrenpunkte, die auf den ersten Blick nicht sichtbar und deshalb viel gefährlicher sind? Bremst sie vielleicht sogar den Radverkehr, der eigentlich gefördert werden soll?

Die Verkehrsplaner forschen und testen seit langem verschiedene Lösungen. Ein Teil der Erkenntnisse ist in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ zu finden, die 1995 neu erschienen sind. Es zeigt sich, daß der vielgerühmte „gesunde Menschenverstand“ durchaus Anregungen und Ideen liefern kann, aber mehr auch nicht. Die Führung des Radverkehrs ist weitaus komplizierter, als man annehmen mag, und ein paar Striche auf dem Bordstein und etwas rote Farbe sind keine Lösung.

Es gibt Radwege, Radstreifen, Angebotsstreifen, Fahrradstraßen, temporeduzierte Mischverkehrsgebiete, . . . In Chemnitz haben wir noch nicht allzu viele Erfahrungen mit modernen Radverkehrsanlagen gesammelt, doch ist das kein Grund, die Fehler anderer zunächst zu wiederholen.

Und um zum Schluß auch konstruktive Beispiele zu nennen: Die Freigabe der Busüberfahrt zwischen Reitbahnstraße und Zentralhaltestelle brächte weitaus mehr Gewinn für den Radverkehr als ein Bordsteinradweg vor der Hauptpost. Der Ausbau der Adelsbergstraße als Fahrradstraße (natürlich mit Anwohnerverkehr) würde eine Verbindung vom Beimlergebiet bis ins Stadtzentrum schaffen. Eine Lösung für Radfahrer, die aus der Michaelstraße kommend über die Kappler Drehe auf die Zwickauer Straße fahren wollen, ist überfällig. Im Heckert-Gebiet gibt es viele Wohngebietsstraßen, die als Sackgasse enden. Ein Durchlaß für den Radverkehr würde auch hier neue Wege schaffen und den Anreiz, das Rad zu benutzen, erhöhen. Die Werner-Seelenbinder-Straße hat Radstreifen in einer guten Qualität bekommen, und der Weg in der Fabrikstraße stellt zwar nicht das Optimum dar, ist unter den gegebenen Umständen aber durchaus zu begrüßen.

Nichtzuletzt käme es allen Bewohnern zugute, wenn man in Wohngebieten flächendeckend Tempo 30 einführen würde. Die Homogenisierung der Geschwindigkeiten macht die Straßen durchlässiger und sicherer — aber das ist schon wieder ein anderes Thema.

Wir wollen den Radverkehr durch gute Lösungen fördern, nicht aber durch schlechte Wege bremsen und gefährden!