

Gedanken zu einer besseren Radverkehrspolitik

Bekannte bzw. häufig genannte Probleme:

„Grabenkämpfe“ zwischen den Verkehrsteilnehmergruppen

Sehr oft hört man von Radfahrern die sich über Fußgänger und Autofahrer beschwerten, anders herum ebenfalls, dass sich Autofahrer und Fußgänger über Radfahrer beschwerten. Gründe sind im Prinzip immer Interessenskonflikte, die aber oftmals durch erlernte Verhaltensweisen überhaupt erst entstehen.

Konflikt Fußgänger ↔ Radfahrer

Fußgänger läuft auf Radweg, Radfahrer fährt auf Gehweg. Beide bewegen sich eigentlich in einem Verkehrsraum, in dem sie nichts zu suchen haben, machen aber nur das, was man ihnen angewöhnt hat, bzw. was für sie eigentlich normal wäre, wenn da nicht die Sonderregelung wäre. Grund dafür ist genau diese Vermischung von Geh- und Radwegen, die in Augsburg sehr oft via Anordnung sogar verpflichtend ist. Stärkste Ausprägung ist hier der gemeinsame Geh- und Radweg. Hier sind Konflikte vorprogrammiert. Und genau wegen dieser ständigen Verpflichtung und vor allem den ständigen Darstellungen, dass das angeblich im Sinne der Verkehrssicherheit wäre, denken alle, dass das einfach so wäre und der jeweilige andere nur ein unangenehmer Zeitgenosse wäre. Dass man das Problem gar nicht hätte, wenn man Fahrzeuge vom Fußgängerverkehr fern hielte, leuchtet zwar ein, wird aber wegen dieser Gewöhnung nicht in Erwägung gezogen. Würde man jedoch Radfahrern mal klar machen, dass sie auf der Fahrbahn deutlich weniger solche Konflikte haben und auch KFZ-Fahrer ganz und gar nicht ständig jemandem hinten rein fahren (die Unfallstatistiken belegen das recht deutlich, dass Unfälle im Längsverkehr vergleichsweise unbedeutend sind) und sie damit keinen Deut besser sind, als die, von denen sie sich ständig gefährdet sehen, könnte evtl. mal ein Umdenken einsetzen, sodass dieser Konflikt aufgelöst wird.

Konflikte Autofahrer ↔ Radfahrer

Radfahrer verhalten sich auf Radwegen tatsächlich oftmals mehr wie Fußgänger, mit für einen Fahrzeugführer komischen Verhaltensweisen. Fahren in falscher Richtung, Beleuchtung ist optional, Ampeln sind auch mehr eine Empfehlung, die man bei Gefahr im Verzug beachtet, aber wenn keine da ist, eben nicht. Autofahrer haben diese Freiheiten oftmals nicht (würden sie aber sehr wohl wahrnehmen, wenn sie die Gelegenheit hätten) und sind entsprechend erbost, wenn ein anderer Fahrzeugführer ihrer Meinung nach sich nicht wie einer verhält, insbesondere wenn es doch mal einen Radfahrer auf die Fahrbahn verschlägt. An sich auch richtig, nur bildet sich so recht schnell eine Animosität gegenüber Radfahrern, denen man dann auch noch jede Menge anderes anlastet, wofür sie gar nicht mal unbedingt etwas können.

Anders herum verhält es sich dann aus Sicht der Radfahrer: Die anderen überholen eng, sind zu schnell, blinken nicht, fahren einen fast vom Radweg, reißen die Tür ohne zu gucken auf. Insbesondere den letzten beiden Umständen ist man auf dem Radweg eigentlich ständig ausgesetzt, nur hat man das als „normal“ akzeptiert, obwohl keine 3 Meter weiter links das Problem nicht existiert bzw. völlig unproblematisch und legal umgehbar ist. Und schon ist der Autofahrer der böse, nur weil er auch oft nur ein Opfer von Planung ist, die solche Probleme fördert. Nur haben sowohl Autofahrer als auch Radfahrer einfach irgendwie inzwischen akzeptiert, dass irgendeine Separation sein müsste, auch wenn die Unfallforschung zum gegenteiligen Ergebnis kommt. Ein Großteil der angeblichen Gefährdung des Radverkehrs geht vom KFZ-Verkehr aus und sollte daher auch von selbigem abgestellt werden. Es kann eigentlich nicht sein, dass ständig die Gefährdeten dafür Sorge zu tragen

haben, dass ihnen durch den Gefährder nichts passiert. Genau das verlangt aber die ständig angewandte Separationslogik. Und daran wird leider auch nicht gerüttelt, weder von der Polizei, noch von der StVB.

Und das zieht dann weiterhin nach sich, dass gerade ein Teil der KFZ-Fahrer der Meinung sind, sie hätten irgendwelche Vorrechte und Radfahrer hätten einfach per se nichts auf der Fahrbahn verloren. Dementsprechend verhalten sich auch gegenüber dem sonstigen Verkehr. Ob das Fußgänger sind, die aus gutem Grund lieber mal zurück stecken, oder Radfahrer die das Credo „im Zweifelsfalle musst du eben anhalten“ über die eigenen Rechte stellen, eine gewisse soziale Hackordnung ist definitiv im Straßenverkehr verinnerlicht – auch wenn sie gerade dort überhaupt nichts verloren hat. Daraus entsteht ein wunderbarer sich selbst verstärkender Kreislauf. Radfahrer hingegen bemerken meistens gar nicht, dass ein Großteil der täglichen Probleme die sie haben (siehe „Unzufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur“) überhaupt erst durch den Radweg existieren, gerade weil sie nichts anderes kennen und es auch rechtlich meist nicht besser wissen, bzw. auch nicht besser machen dürfen.

Unkenntnis der tatsächlichen Regeln bei Verkehrsteilnehmergruppen

Das bringt mich zum nächsten Punkt, denn viele dieser Verhaltensweisen kommen oftmals daher, dass die Leute gar nicht wissen, welche Rechte sie tatsächlich haben, bzw. welche Rechte die anderen haben und wie so manches durch falsche Verkehrsplanung überhaupt erst notwendig wird, bzw. gefördert wird, was einem anderen dann wieder sauer aufstößt. Bestes Beispiel sind hier Radwegbenutzungspflichten, die eigentlich nur dann angeordnet werden dürfen, wenn eine besondere Gefahrenlage da ist, die sich auch nicht anderweitig abstellen lässt. Die meisten wissen gar nicht, dass Radwege grundsätzlich nicht benutzt werden müssen, erst dann wenn ein Schild das so anordnet. Aus diesem Grund wird dann auch noch oftmals von Radfahrern lautstark protestiert, wenn das Schild weg kommt, obwohl das ja nur heißt, dass man dort nicht mehr fahren *muss*, nicht dass man es nicht mehr *darf*.

Mir sind kaum Radwege in Augsburg bekannt, die nicht verpflichtend gemacht wurden. Dabei ist das per Gesetz als der Ausnahmefall festgelegt. Und dass selbst mit Schild versehen Radwege eben nicht immer benutzt werden müssen, weil es da noch die Zumutbarkeitsregelung gibt, wird gerne unterschlagen. Scherben, mit Schnee zu geräumt, zugeparkt, glitschiges Laub, ständige Geisterfahrer oder einfach Baustellen, das sind alles Gründe, die einem durchaus das Recht (bzw. die Pflicht) geben, auf der Fahrbahn zu fahren, selbst wenn rechts daneben ein Radweg mit Blauschild ist. Derartige muss in der Bevölkerung breiter bekannt gemacht werden, denn illegale Anordnungen hat es im Augsburger Stadtgebiet zuhauf und man muss sich keinesfalls alles bieten lassen. Wer über Scherben auf dem Radweg jammert, dem kann ich nur empfehlen, diese Stelle dann eben nicht zu befahren. Das ist erlaubt. Den Leuten muss viel mehr ins Bewusstsein gebracht werden, dass sie das nicht mit machen müssen, was da ständig mit ihnen passiert.

Genau so sieht es aber anders herum aus, dass Radwege nicht in falscher Richtung benutzt werden dürfen, noch weniger müssen, oder dass man auf freigegebenen Gehwegen Schrittgeschwindigkeit einzuhalten hat und dass man auch nicht einfach bei Hindernissen auf den Gehwegteil eines getrennten Geh- und Radwegs ausweichen darf. Das sind so viele kleine Details, die in ihrer Gesamtheit vielen nicht bekannt sind, aber selbst bei Kenntnis selbiger den Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer unnötig verkomplizieren. Auf der Fahrbahn fährt man gerade aus, ordnet sich zum Abbiegen ein und biegt ab. Da gibt es solche Problemfälle kaum. Auch ist die Frage, welche Ampel wann wie beachtet werden muss auf der Fahrbahn meistens ziemlich eindeutig, was auf Radwegen auch nicht immer so einfach ist. Hier sollte man eine Vereinfachung ermöglichen, da gerade unübersichtliche Verkehrsführung ein Garant für Konflikte ist, wenn nicht sogar für Unfälle.

Regelungswirrwarr bis hin zu völlig absurden oder nicht mehr beachtlichen Anordnungen

Und genau da schließt sich auch an, dass man bei der Straßenverkehrsbehörde mal großen Hausputz machen müsste, wenn es um die Rechtmäßigkeit und Sinnhaftigkeit von Anordnungen bezüglich des Radverkehrs geht. Ich bin der Meinung, wenn da mal jemand mit viel Geld, Zeit und Geduld das Verwaltungsgericht einschaltet, hat man in der StVB sehr viel Arbeit, den Urteilen zu entsprechen, die dann da kommen würden. Viele Stellen in Augsburg sind über die Jahre anordnungstechnisch gewachsen. Da gibt es Straßen, die seit ihrem Bau gleich beschildert sind, aber nach aktueller Gesetzeslage gar nicht mehr so gestaltet sein dürften. Dann gibt es Stellen an denen anordnungstechnisch immer wieder herum gebastelt wurde, aber ein Konzept war nie vorhanden, bzw. es wurde keines umgesetzt. Das geht dann so weit, dass es oftmals Anordnungen gibt, die rein rechtlich gar nicht mehr bindend sein können, z. B. weil man ihnen gar nicht mehr legal nachkommen kann, bzw. Anordnung sich gegenseitig widersprechen.

Mal ein paar Beispiele aus dem Kopf: Gabelsberger Straße, der Radwegteil in südliche Richtung ist kaum so breit wie mein Lenker, der ist hochgradig illegal beschildert, zumutbar war der noch nie; der Radweg in der Friedrich-Ebert-Straße in einem Tempo 30 Bereich (an der Schule), obwohl dort offensichtlich keine besondere Gefahrenlage herrscht, weigert man sich mir gegenüber seit Monaten die dortige Benutzungspflicht komplett aufzuheben, stattdessen versetzt man auf der einen Seite den Radfahrstreifen (und hat wohl die Intention, auch dort die Benutzungspflicht wieder anzuordnen) und denkt, damit hätte es sich getan; auf dem alten Postweg ist an diversen Stellen einiges angeordnet, was so überhaupt keinen Sinn hat, bzw. nicht legal ist, allen voran die beidseitigen Benutzungspflichten, garniert mit Vorfahrtschildern, die strafrechtlich keine Relevanz besitzen, aber deutlich zeigen, dass man die Probleme mit dem Prinzip Radweg zwar kennt, aber nicht die notwendigen Konsequenzen ziehen will. Man versucht mit Hängen und Würgen die Leute von der Fahrbahn zu kriegen, obwohl das alleine von deren Tendenzen her gar nicht nötig wäre. Die meisten fahren so und so auf dem Radweg, wenn einer da ist. Einige sind inzwischen so davon abhängig sich zu verkriechen, dass sie lieber auf dem Gehweg fahren, womit wir wieder bei den oben genannten Problemen wären. Und letztendlich ist einem Radfahrer auch schwer zu vermitteln, warum auf zwei Straßen mit praktisch identischen Umständen ein mal Gehwegfahrerei verlangt wird, auf der anderen ist es dagegen verboten. Ebenso Geisterfahrerei, die mal angeordnet wird und dann wieder verboten ist. Solchen Unsinn sollte man einfach mal grundlegend überdenken. Es muss ein klares Konzept her, in der ganzen Stadt, das sich an den Gesetzen orientiert und dabei berücksichtigt, dass es unterschiedliche Radfahrertypen mit unterschiedlichen Bedürfnissen gibt und dass die gesamtgesellschaftliche Sichtweise und die Verhaltensweisen des Radverkehrs dadurch beeinflusst werden, wie nachvollziehbar und wie praktikabel die Verkehrsplanung ist.

Unzufriedenheit mit der Radverkehrsinfrastruktur

Dass Probleme beim Radverkehr herrschen, ist glaube ich jedem Radfahrer bekannt. Die oben genannten sozialen Probleme sind dabei keineswegs die einzigen. Dazu kommen täglich auch technische Schwierigkeiten, die einem normales Fahren sehr schnell verleiden oder sogar unmögliche machen können. Das geht bei Bettelampeln los, geht über „schlechte Radwege“ bis hin zu handfesten Gefährdungen. Die häufigsten beiden Schlagworte die da fallen sind dann „mehr und bessere Radwege“. Das versucht man politisch auch seit Jahrzehnten umzusetzen, mit dem Erfolg, dass sich nichts ändert, weil man die immer gleichen Maßnahmen anwendet. Das ist nicht unbedingt überraschend, weil diese Sonderbehandlungen des Radverkehrs, die schon zu sozialen Problemen führen, auch rein technisch zum Problem werden. Mal ein paar Beispiele, was Radfahrer häufig monieren:

- **Umwege**

Oftmals soll man als Radfahrer Umwege fahren, wo der restliche Fahrverkehr einfach gera-

deaus weiter fährt.

- **Schlechte Ampelschaltungen**

Bzw. ein Mehr an Ampeln für den Radverkehr. Neuestes Machwerk ist der Kaiserhofknoten, an dem man beim Linksabbiegen *immer* rot hat, weil die beiden Ampeln (eine reicht ja nicht) abwechselnd rot sind.

- **Schlechte Radwegbeläge**

Häufig werden Radwege aus Mangel an finanziellen Mitteln kaum mehr instand gehalten bzw. gereinigt. Ähnlich sieht es beim Schnee räumen aus, dieser wird sogar sehr oft explizit auf den Radweg geschoben, weil man ja gar keinen anderen Platz mehr dafür hat. Ebenso werden gerne mal „Buckel“ in Radwege eingebaut, sei es dass man über Bushaltestellenerhebungen geschickt wird, oder dass viele Ausfahrten an einem Radweg sind, sodass man ein ständiges Auf und Ab ertragen muss.

- **Zu schmale Radwege**

So etwas sollte es eigentlich gar nicht geben, bzw. wenn, dann nicht mit Benutzungspflicht. Trotzdem gibt es viele dieser Altlasten nach wie vor in Augsburg.

- **Häufige Konflikte mit Autofahrern**

Z. B. zugeparkt, oder beim Rechtsabbiegen fast umgefahren werden. Gerade letzteres ist dem Prinzip Radweg leider vollkommen eigen. Das lässt sich nur durch Sichthindernisse wie geparkte Autos, Plakatwände oder Büsche verschärfen aber nicht lösen, ohne den Radverkehr vollkommen anders zu führen, als den Rest des Fahrverkehrs. Das ist in der Stadt aber leider keine Option.

- **Probleme mit kreuzenden Fußgängern**

Meistens sind Radwege so angelegt, dass sich für den Fußgängerverkehr bzw. Radverkehr zwangsläufig Kreuzungspunkte ergeben, die man z. B. mit dem Verkehr auf der Fahrbahn nicht hat. Konflikte sind hier vorprogrammiert.

Das ist auch nur eine kurze Auswahl. Das was man täglich auf Radwegen erleben kann, würde sich kein Autofahrer länger bieten lassen. Das Witzige daran ist nur, dass man direkt daneben, auf der Fahrbahn, genau solche Probleme kaum bzw. gar nicht hat, von den oben angesprochenen sozialen Aspekten ganz zu schweigen. Und man muss auf solchen Problemstrecken eigentlich auch nicht fahren, da ist die Rechtslage ziemlich klar (spätestens seit 2010). Unzumutbare Wege müssen nicht befahren werden. Und genau unter diesem Gesichtspunkt ist diese implizit als alternativlos hingestellte Verkehrspolitik der Separation zu hinterfragen. Das hat man die letzten 40 Jahre ganz offensiv vorangetrieben, aber eine Lösung für die Probleme der Radfahrer ist das nicht, eher noch ein Quell für weitere Schwierigkeiten. Die Liste ließe sich auch noch aus Sicht von Autofahrern und Fußgängern weiter führen, denn auch die haben gewisse Schwierigkeiten, die sich aus dem Konzept Radweg ergeben. Und wenn man das weiter in die Zukunft denkt, wird es erst richtig offensichtlich, dass hier etwas verkehrt läuft: Der Radverkehrsanteil soll steigen. Zukünftig strebt man 30% und mehr Anteil des Radverkehrs am Modalsplit an. Dann kommen zusätzlich noch verstärkt Elektromofas (Pedelecs) dazu, sodass es auf den eigentlich ohnehin nicht für Radverkehr ausgelegten Wegen zusätzlich zu Konflikten und Problemen der Radfahrer untereinander kommen wird. Das kann man sich bereits jetzt in Münster und anderen Städten ansehen, wie so etwas aussehen kann, wenn zu viel Radverkehr auf engem Raum gepresst wird. Dabei wäre die alternative in den allermeisten Fällen schon längst da und entspräche auch der Gesetzeslage.

Bewusste Verschleierung von rechtlichen und unfallrelevanten Zusammenhängen, bzw. Ignoranz selbiger durch Politik und Verwaltung

Und genau an dieser Stelle habe ich den Eindruck gewonnen, dass Politik, Verwaltung und Polizei umfassend die Rechtslage verschleiern und damit entweder ihre eigenen Fehler zu verdecken versu-

chen, oder ganz die falschen Annahmen zur Förderung des KFZ-Verkehr weiter verbreiten. Ich habe vor einiger Zeit nicht schlecht gestaunt und mich richtig gehend geärgert, als der Polizeisprecher mit Verweis auf die Unfallstatistik 2012 die Aussage getroffen hat, dass ausgerechnet wegen der Radwege die tödlichen Unfälle immer weniger werden. Dumm nur, dass der einzige tote Radfahrer 2012 ausgerechnet auf das Konto des Radwegs ging, weil er den Radfahrer in den toten Winkel des LKWs gebracht und ihn letzten Endes so das Leben gekostet hat. Bei so viel Ignoranz bleibt einem eigentlich nichts anderes übrig, als lautstark zu protestieren.

Aber man lernt offenbar nichts daraus, im Gegenteil. Man freut sich weiterhin, wie man mit den immer gleichen Methoden die immer gleichen Ergebnisse erreicht, nämlich unterm Strich keine Verbesserung. Und hier muss dringend angesetzt werden. Es kann nicht sein, dass sogar die Versicherungswirtschaft erkannt hat, dass Radwege sie Geld kosten, aber auf der anderen Seite genau die Verantwortlichen für die Verkehrssicherheit sich nicht im Geringsten drum scheren, was sie mit ihrer ewig gestrigen Methodik anrichten. Die genauen Beweggründe wären hier mal sehr interessant, denn die Aussage „aber wenn was passiert, sind wir die Schuldigen“ kann man nicht nur anwenden, wenn bei fehlendem Radweg jemand verunglückt, sondern auch und gerade dann, wenn die Kunstwerke die die Verwaltung anlegt, daran schuld sind. Und da darf sich auch nicht die Politik aus der Verantwortung stehlen, nur weil „der Wähler“ das so fordert. Die schwere Lösung ist auch hier wie immer, den Leuten nicht das zu geben, wonach sie verlangen, sondern das was sie tatsächlich brauchen – und nicht ausgerechnet noch das Gegenteil. Und wenn man schon irgendwelche Kompromisse eingeht, sollten die nicht so aussehen, dass man sie allen aufzwingt.

Lösungsansätze für die geschilderten Probleme

Verwaltungen und Behörden müssen umdenken

Zunächst ist der wichtigste Faktor der Faktor Mensch und sein Verständnis vom Radverkehr. Regeln, Baumaßnahmen und andere äußere Einflüsse sind nur dann erfolgversprechend, wenn in den Köpfen auch die richtigen Konzepte zur Nutzung bzw. zum Verhalten damit vorhanden sind. Es muss ein anderes Bild vom Radverkehr her, eines das echte Gleichstellung und Verantwortung für alle Beteiligten propagiert und die Fehler der letzten Jahrzehnte mal klar benennt, einschließlich der Mechanismen dahinter. Das muss allen voran in der Verwaltung und Polizei angegangen werden, z. B. dass die Stöpsel-Lösungen der Vergangenheit komplett neu konzeptioniert werden müssten, immer mit klarem Fokus auf Verkehrssicherheit für alle, vor allem Rad- und Fußgängerverkehr. Und zwar unter Einhaltung der Gesetze. Also bitte nicht so ausgeführt, wie die letzten Jahre, dass reflexhaft irgendwelche Streifen auf dem Boden und ein Blauschild daneben auf ein mal irgendwas verbessern sollen, obwohl schon lange bekannt ist, dass das selten erfolgreich ist. Die Probleme die daraus entstehen sind sowohl sozialer als auch technischer Natur und lassen sich nicht durch ominöse „bessere Radwege“ ausgleichen.

Da dürfen dann auch nicht ständig die „Bedürfnisse und Relevanz des Kraftverkehrs“ vorgeschoben werden um dann doch wieder den Radverkehr irgendwie einzuschränken und an den Rand zu verdrängen. Wenn in einer Straße Tempo 30 den Verkehr für alle sicherer gestaltet sollte diese Anordnung auch vollzogen werden, statt Radfahrer auf gefährliche Verkehrsführungen zu schicken, wo sie dann mit Fußgängern aneinander geraten und von Rechtsabbiegern umgebracht werden. Das würde auch den bisherigen Bekenntnissen entsprechen, dass man angeblich den MIV aus der Stadt raus kriegen will. Warum nicht gerade da anfangen wo es moralisch und rechtlich angebracht ist?

Rechtssicherheit schaffen für sicheres und sozialverträgliches Radfahren

Eine erste Änderung wäre relativ kostengünstig zu machen: Eine flächendeckende Umsetzung der StVO-Novelle von 1997 wurde bis heute in Augsburg nicht in Erwägung gezogen, bzw. wann immer die Gelegenheit da ist, wird sie nicht wahrgenommen. §45 (9) StVO und an Radwege gestellten Anforderungen müssen gewahrt sein, andernfalls müssen Benutzungspflichten zurückgenommen werden. Radfahrer auf die Fahrbahn, ganz bewusst und mit entsprechender polizeilicher „Fürsorge“, falls es einigen Gruppen der motorisierten Fraktion nicht passen sollte, dass der Normalfall der StVO hergestellt wird. Momentan bleibt einem Radfahrer, der die Zusammenhänge kennt, nur illegales Meiden von Konstrukten, die ihm immer nur Ärger bereiten. Das muss aufhören. Wer sich über schlechte Radwege beschwert, hat meistens nur nicht erkannt, dass gerade der Radweg selbst die Problem verursacht. Die Alternative muss legal erfahrbar sein (im Wortsinne). Wenn man hier ein Umdenken erreicht, dürfte sich vieles im Verkehrsklima verbessern, da die meisten Konflikte aufgelöst werden und die meisten Probleme mit der Infrastruktur ebenfalls, da sie meistens auf der Fahrbahn gar nicht vorhanden sind.

Kampagnen bezüglich Image und Faktenlage beim Radverkehr

Flankiert werden sollte der Paradigmenwechsel bei Polizei und Verwaltung durch Kampagnen, die auf die inzwischen eigentlich lange bekannten kritischen Mechanismen aufmerksam machen, was den Radverkehr auch noch ein mal klar als gleichberechtigt positionieren sollte. Die oben angesprochenen Entschuldigungen von illegal beschilderten Radwegen darf man z. B. gerne als Verbesserung verkaufen, denn das sind sie im rechtlichen und praktischen Sinne. Schilder weg, mit Aufklärendem Material für die Bevölkerung dazu, damit nicht das Gefühl aufkommt, man würde den Radfahrern irgendetwas wegnehmen. Es muss dabei aber trotzdem ankommen, dass Radverkehr auf der Fahrbahn (nicht nur rechtlich) der Normalfall ist, auch beim Autofahrer. „Erziehungsmaßnahmen“ seitens selbsternannter Hilfssheriffs werden sonst weiterhin an der Tagesordnung sein, weil einige Autofahrer eben nach wie vor der Meinung sind, sie hätten irgendwelche Vorrechte, bzw. Radverkehr wäre Verkehr zweiter Klasse. Ergänzt werden sollte das mit Angeboten, die unsicheren Radfahrern die Möglichkeit geben, sich zu informieren, evtl. sogar mit praktischer Anleitung durch kompetente Leute. Hier könnte man durchaus die vorhandenen Ressourcen von ADFC und anderen Radaktivisten nutzen. Im Zusammenhang mit dem Projekt Fahrradstadt müssten für derartige Dinge genug Mittel da sein. Diese Maßnahmen sollten dabei vor allem den Alltagsradfahrer im Visier haben. Sport-, Freizeit- und Reiseradverkehr ist zwar nicht auszublenden, wird jedoch gerade in der Innenstadt zumeist von denselben Maßnahmen gefördert, sodass der Rest an Maßnahmen vergleichsweise klein ausfallen kann. Es auf jeden Fall zu vermeiden, diese Gruppen bei Maßnahmen über einen Kamm zu scheren, da sich ihre Bedürfnisse in einigen wesentlichen Punkten unterscheiden. In diesem Zusammenhang ist es kurzfristig auch nicht unbedingt sinnvoll, Radwege ohne sinnvolles Gesamtkonzept rückzubauen, auch wenn ein Rückbau langfristig im Sinne der Verkehrssicherheit und damit erstrebenswert ist. Gerade weniger erfahrene Radfahrer würden sonst lediglich aufs Befahren von Gehwegen ausweichen. Diese müssen durch die anderen Maßnahmen erst mal an die Möglichkeiten auf der Fahrbahn herangeführt werden.

Reinen Wein aus der Politik einschenken, statt Wählerstimmen fischen

Aus politischer Richtung sollte man grundsätzlich aufhören so zu tun, als wären Radwege tatsächlich dringend notwendig, insbesondere an Stellen, die seit langer Zeit kein Unfallschwerpunkt sind. Man darf sich nicht mehr länger hinter rein politisch begründeten Prestige-Taten verstecken, anstatt echte Fortschritte anzustoßen. Die Grottenau-Veränderung z. B. mag für viele vielleicht subjektiv ir-

gendwas besser machen, objektiv betrachtet ist es eine Geldverschwendung sondergleichen. Man könnte genauso gut schmeckende Placebos statt Medikamente an die Leute verteilen und das einen großen Erfolg für die Volksgesundheit nennen. Das ist im Prinzip aber Betrug am Bürger, den man, falsche Hoffnungen machend, mit seinen Problemen eigentlich immer noch stehen lässt. Das Geld könnte man sinnvoller einsetzen. Wenn schon Radwegneubauten, dann sollten diese zukünftig wenigstens auf den Prüfstand gestellt werden, was ihre Wirksamkeit angeht und zwar anhand harter Zahlen statt subjektiver Bewertungen aus irgendwelchen halb ausgegorenen Umfragen. Wenn ich den Durchschnittsbürger nach Verbesserungsmöglichkeiten beim Radverkehr frage, ist klar, dass dann nur „mehr und bessere Radwege“ kommt, weil er nichts anderes kennt und die prinzipbedingten Probleme nicht als solche wahrnimmt. Man hat schließlich jahrelang das Gegenteil behauptet. Alternativ kann man auch einfach davon absehen, Leuten etwas angedeihen zu lassen, was sie nicht brauchen, bzw. was ihnen tatsächlich nur noch mehr Ärger bringen wird. Schon alleine weil die Instandhaltungskapazitäten des Baulastträgers diesbezüglich eigentlich jetzt schon überstiegen sind (oder man ist nicht Willens da genug zu tun). Wenn man schon Infrastruktur-Projekte anpacken möchte dann welche, die nicht nachweislich schädlich für den „Geförderten“ werden. Abstellanlagen/Fahrradstationen, Leihrad-Angebote, aber auch Wegweisungskonzepte die die verschiedenen Verkehrsarten gleichermaßen fördern, sind hier als wichtige Maßnahmen zu nennen.

Ein überprüfbares Gesamtkonzept, statt Einzelmaßnahmen muss her

Die Planungen und die Anordnungen die getroffen werden müssen, sollten einem Gesamtkonzept entspringen, das sich an den Ergebnissen der Unfallforschung und der geltenden Rechtslage orientieren sollte, statt an subjektiven Bedarfsbekundungen, die durch nichts belegt sind. Halbherzige „irgendwie-wirds-schon-Gutes-bewirken-Maßnahmen“ sollte man auf jeden Fall ablehnen (z. B. den Unsinn von „Radschnellwegen“, die sich prinzipbedingt gar nicht in Augsburg umsetzen ließen und deren Ziele durch Fahrbahnen eigentlich schon längst erreicht werden können). Ebenfalls sollten diese Konzepte auch hinsichtlich ihrer Einhaltung durch die Verwaltungen überprüft werden. Z. B. das strafrechtlich ohnehin inhaltslose Schild „Radfahrer absteigen“ sollte laut bereits zurückliegender Beschlüsse überhaupt nicht mehr verwendet werden. Baufirmen scheinen das aber weiterhin ständig zu benutzen. Hier sollte es entsprechend auch Druck und ggf. negative Konsequenzen für die Verantwortlichen von Verstößen gegen derartige Auflagen geben. Auch sollte man die Beschilderungen, die für Baustellen geplant werden, konzeptionell stimmig planen (z. B. gibt es frühe Ankündigungen von Baustellen und Umleitungen für Autofahrer wie selbstverständlich, beim Radverkehr ist das bisher die seltene Ausnahme).

Mehr Aufklärung statt Repression

Ebenso sollte bei der Polizei ein anders Selbstverständnis zum eigenen Auftrag gefördert werden. Bisher hat man oft den Eindruck, dass vorwiegend das Mittel der Repression angewendet wird, ohne jeglichen Ansporn in Richtung Nachhaltigkeit. Es würde sich z. B. Anbieten, Schwerpunktkontrollen gemeinsam mit dem ADFC, mehr im Stile einer Aufklärungsaktion zu betreiben. Bußgelder sind vielleicht in den Köpfen von Juristen ein nützliches Mittel, aber Verhaltensänderungen erreicht man doch eher durch Förderung von Einsicht und Verständnis für die Zusammenhänge.

Es sollte offene Beratungsmöglichkeiten geben, wenn es um rechtliche Belange dabei geht, die möglichst kompetent besetzt werden sollten. Ob man da den ADFC mit einbindet, oder nicht, ist zu überlegen. Auch sollte dabei Hintergrundwissen bei den beratenden Personen vorhanden sein, z. B. bezüglich tatsächlicher Risiken vs. gefühlter Risiken. Auf keinen Fall sollte das in einer Art Schlagwortsammlung enden, die im Wesentliche dann doch nur wieder „Radwege sind gut“, „auf Rechte verzichten“ und andere zweifelhafte Selbstschutzmaßnahmen anpreist.

Mehr Beteiligungsmöglichkeiten für die Bevölkerung

Diese Dinge sollten alle zusammen in einem Gesamtkonzept gebündelt werden, dessen Erarbeitung vorzugsweise öffentlich sein sollte, also nicht wie bisher in irgendwelchen Amtsstuben im geschlossenen Kreis. Es bietet sich daher an, eine Art runden Tisch zum Radverkehr anzuberaumen, an dem vorzugsweise Vertreter von Polizei, StVB, Stadtrat, evtl. der Unfallforschung aber auch Privatleute teilnehmen können. Die Finanzierung dürfte durch die Mittel aus der Fahrradstadt mehr als gedeckt sein, da für einen Großteil der Maßnahmen gar keine großen Kosten entstehen sollten, verglichen mit fragwürdigen Baumaßnahmen, die bisher immer das Nonplusultra waren. Im Zuge eines allgemeineren Konzepts zur Stadt bezüglich bessere Lebensqualität in der Stadt Augsburg bietet es sich auch an, dass Augsburg offen dafür eintritt, dass Tempo 30 in Innenstädten der Normalfall wird. Auf kommunaler Ebene lässt sich das leider nicht umsetzen, dass derartige Regelungen Bundesrecht sind. Dem Bekunden von Verwaltung und Politik nach gibt es hier aber ebenfalls Handlungsbedarf, sodass evtl. von dieser Seite aus eine Änderung der StVO gefordert werden sollte.