

# Gedanken zu einer besseren Radverkehrspolitik (Stichpunkte)

## ***Bekannte bzw. häufig genannte Probleme:***

- Ausgeprägtes Abgrenzungsverhalten der Verkehrsteilnehmergruppen untereinander.
- Sozial und sicherheitstechnisch problematische Verhaltensweisen untereinander aber auch innerhalb der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen sind an der Tagesordnung.
- Sehr oft in Kombination mit separater Radverkehrsführung beobachtbar (z. B. Fußgänger auf Radwegen, Radfahrer geraten mit Fußgängern auf (freigegebenen/verpflichtenden) Gehwegen aneinander, Parker auf Radwegen, Geisterfahrer auf Radwegen, etc.).
- Gerade vom Radverkehr werden für Fahrzeugführer oftmals komische bis gefährliche Verhaltensweisen gepflegt.
- Separate Radverkehrsführung fördert bzw. verursacht meistens ein falsches (Selbst)Verständnis des Radverkehrs und damit unangebrachte Verhaltensweisen, sowohl beim Radverkehr, als auch beim KFZ-Verkehr (Gehwegradelei, zu enges Überholen durch KFZ, Revierverteidigungsverhalten).
- Radwegführungen werden von Radfahrern oft trotz eines rein subjektiven Sicherheitsgefühls als problematisch erlebt (Umwege, Ampelschaltungen, schlechter Belag, zu schmal, nicht geräumt, gefährlich geführt, häufige Konflikte) und entsprechend Verbesserungen gefordert.
- Damit ist zumeist eine unnötige Verkomplizierung und damit eine tatsächlich höhere Gefährdung von Radfahrern auf Radwegen verbunden (Stichwort Rechtsabbiegerunfälle).
- Regelunkenntnis bzw. -verstöße der verschiedenen Seiten verschärfen diesen Umstand.
- Probleme mit separater Radverkehrsführung sind in der Unfallforschung lange bekannt.
- Dieser Umstand wiederum ist in der Bevölkerung weder bekannt, noch wird er von den zuständigen Stellen so nach außen getragen.
- Die realisierten Anordnungen im Zusammenhang mit Radverkehr sind zusätzlich oftmals widersinnig, rechtlich unwirksam oder zeigen Zeichen von bewusster Diskriminierung.
- Normalerweise als problematisch erkannte bzw. verbotene Verhaltensweisen werden oftmals sogar vorgeschrieben, z. B. Geisterfahreei in Form von benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegen oder Gehwegradelei durch benutzungspflichtige Geh- und Radwege. Die Akzeptanz von Verkehrsregeln wird auf diese Weise untergraben.
- Gesetzliche Vorgaben zur Radverkehrsführung und Radwegbenutzungspflichten werden meistens von der Verwaltung missachtet, da implizit doch immer noch die „autogerechte Stadt“ im Vordergrund zu stehen scheint, der MIV wird meistens doch immer noch bevorzugt, obwohl man seit Jahren das Gegenteil behauptet.
- Politisch sieht man offenbar keinen Änderungsbedarf und setzt weiterhin auf offenkundig gescheiterte Konzepte im Sinne von „mehr und bessere Radwege“.
- Im Zuge des angestrebten Anstiegs des Radverkehrsanteils und der zusätzlichen Beschleunigung durch Elektro-Mofas werden Radwege schon jetzt absehbar nicht in der Lage sein, den neuen Situationen mittel- bis langfristig gerecht zu werden.

## **Lösungsansätze für die geschilderten Probleme**

1. Es muss in Politik und Verwaltung ankommen, dass meistens nicht die einzelnen Symptome an einem Radweg verbessert werden müssen, sondern das Konzept Radweg an sich auf den Prüfstand gehört. Der „bessere Radweg“ ist meistens etwas, was nicht erreicht werden kann, weil tatsächlich der Radweg selbst die Probleme verursacht.
2. Ein erster Schritt ist eine flächendeckende Überprüfung aller Radwege auf die Rechtmäßigkeit der (meistens illegal) angeordneten Benutzungspflicht und damit verbunden, die möglichst im Sinne des Radverkehrs liberale zu fällende Entscheidung zur Entschilderung, sodass der Bürger auch in der Lage ist, den Normalfall der StVO, den Radverkehr auf der Fahrbahn, praktizieren zu können. Diese Rechtssicherheit ist nötig um ein tragfähiges Konzept zur sozialverträglichen Radverkehrsplanung zu ermöglichen.
3. Es bedarf entsprechend weiterer Kampagnen, um ein aufgeklärtes, an der tatsächlichen Sicherheit und Rechtslage orientiertes Bild des Radverkehrs in der Bevölkerung zu schaffen in dem die verschiedenen Verkehrsarten als gleichberechtigt und gleichwertig behandelt werden. Dabei sollte ein Gefühl, dass einem etwas weggenommen würde, durch entsprechende Aufklärung verhindert werden. Langfristig sollte der Radweg das sein, was er de jure ist: Ein Sonderfall, der nur dann zur Anwendung kommt, wenn es nicht anders geht.
4. Informationen über tatsächliche Gefahrenlagen, rechtliche Bestimmungen und ggf. auch Informationen zu praktisch sinnvollen Verhaltensweisen müssen dem Bürger in Form einer entsprechenden Beratungsstelle zugänglich gemacht werden, idealerweise durch einen kompetenten Ansprechpartner. Das sollte ggf. ergänzt werden durch praktische Angebote z. B. für unsichere Radfahrer. Möglicherweise lässt sich hier auch der ADFC einbinden.
5. Die Finanzierung sollte durch die Mittel aus dem Projekt Fahrradstadt 2020 bereits sichergestellt sein, wenn man sich im Gegenzug prestige- und wählerstimmenorientierte Maßnahmen in Form von unnötigen Radwegen spart (Negativbeispiel Grottenau).
6. Politisch muss eine Handlungsstrategie umgesetzt werden, die sich an Fakten und nachprüfbareren Zahlen orientiert, nicht an subjektiven Wahrnehmungen und Bedarfsbekundungen. Eine Überprüfbarkeit ist dabei wesentlich, sodass Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin untersucht werden können. Eine Politik die sich nur an Wählerstimmen orientiert, aber dafür die tatsächliche Sicherheit des Radverkehrs opfert, ist abzulehnen.
7. Auch in anderen Teilbereichen der Verkehrsplanung müssen Beschlüsse konsequenter umgesetzt werden, z. B. dass bestimmte Beschilderungen nicht mehr an Baustellen vorkommen, bzw. dass Baustellen auch für den Radverkehr frühzeitig angekündigt werden müssen und entsprechende Umleitungen ausgeschildert werden müssen. Zuwiderhandlungen müssen für die Verantwortlichen der Baufirmen und in der Verwaltung Konsequenzen haben.
8. Bei der Polizei muss damit einhergehend ein anderes Selbstverständnis des eigenen Auftrags geschaffen werden, das mehr auf Aufklärung und positives Einwirken auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer abzielt (ADFC als Partner), statt vorrangig auf Repressionsmaßnahmen.
9. Das Gesamtkonzept muss auch als gesamtes geplant werden. Flickschusterei im bisherigen Stile bindet unnötig Kräfte. Eine Konzeptionierung „im stillen Kämmerlein“ läuft Gefahr an den tatsächlichen Bedürfnissen der Bürger vorbei zu gehen und lässt auch die gewisse Transparenz vermissen, die Bürger fordern. Es sollte daher eine Art runder Tisch zum Thema Radverkehrsentwicklung in Augsburg geschaffen werden, an dem Vertreter der StVB, der Polizei, des Stadtrats, der Lobby-Verbände aber auch Experten/Unfallforscher sowie private Bürger teilnehmen können.