

Gedanken zu einer besseren Radverkehrspolitik (Kurzfassung)

Bekannte bzw. häufig genannte Probleme:

Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer verhalten sich sehr häufig den jeweiligen anderen Verkehrsteilnehmergruppen gegenüber rücksichtslos, bzw. problematisch. Radfahrer auf Gehwegen, Fußgänger auf Radwegen, Parker auf Radwegen oder Radfahrer die nicht mehr wissen, wie man sich als fahrender Verkehrsteilnehmer zu verhalten hat, das alles sind Probleme, die nicht nur in Augsburg sehr oft von Verkehrsteilnehmern bemängelt werden. Hier gibt es offenbar Handlungsbedarf, dem sich die Politik auch durchaus bewusst ist. Die Ansätze sind nur häufig zweifelhaft. Diverse Maßnahmen wie benutzungspflichtige Geh- und Radwege aber auch andere Separationskonstrukte fördern und ermöglichen diese Probleme oft erst bzw. gewöhnen den Verkehrsteilnehmern problematische Verhaltensweisen geradezu an. Dieses negative Zusammentreffen der Verkehrsteilnehmer wird an sehr vielen Stellen und unter anderem auch durch die tatsächliche Regelunkenntnis der Verkehrsteilnehmer verschärft und sorgt für ein teils geradezu vergiftetes Verkehrsklima auf allen Seiten. Die vergleichsweise komplizierte Verkehrsführung durch Radwege wird zusätzlich verschlimmert durch Anordnungen und Beschilderungen, die teils ihrem Sinn nach unverständlich, bzw. juristisch unzulässig sind. Häufig erzeugen sie zusätzliche Gefahrenpunkte erst. Dazu kommen regelmäßig Beschwerden der Radfahrerschaft über Radwege die Umwege bedeuten, schlechte Ampelschaltungen aufweisen, vom Belag her minderwertig bis gefährlich, zu schmal oder zu engkurvig sind oder einfach der Erfahrung nach Gefahren für den Radverkehr bergen. Aus praktischer Sicht ist vieles davon aber auf der Fahrbahn, direkt daneben, gar kein Problem, weil in dieser Form nicht existent oder kaum in dem Ausmaß vorhanden, ganz im Gegenteil zur Rechtsabbiegerproblematik auf Radwegen. Ebenso sieht es mit den sozialen und praktischen Problemen aus, die durch unsachgemäße/unnatürliche Verkehrsführung von Fahrzeugen auf Sonderwegen erzeugt wird. Das Problem ist leider all zu oft nicht ein bestimmter Teilaspekt des Radwegs sondern meistens recht klar auf den Radweg an sich zurückzuführen, bzw. auf die künstliche Verlagerung eines Teils des Fahrverkehrs auf Sonderwege, die nicht selten ohnehin nur angemalte Gehwege sind.

Dass diese Probleme eigentlich keine neuen Gedanken, sondern in der Unfallforschung bereits schon lange bekannt sind, wird von Seiten der Stadt und ihrer untergeordneten Behörden praktisch vollkommen ignoriert bzw. teils sogar ganz bewusst verschleiert. Dabei scheint man häufig gewissermaßen Betriebsblind zu sein, wenn z. B. der Pressesprecher der Polizei den Beitrag von Radwegen zur Unfallverhütung ausgerechnet mit dem einen Unfalltoten zu belegen versucht, der auf das dem Radweg zugrundeliegende Verkehrsführungsprinzip zurückzuführen ist. Begründet wird das dann von der Politik gerne mit dem Wählerwillen, bzw. weil die Bevölkerung Radwege fordert. Dass aber gar keine Anstrengungen unternommen werden, hier Aufklärung zu betreiben, ist fatal (leider oft genug im Wortsinne). Und die Krone wird dem ganzen durch politisch motivierte Kompromisslösungen auf Kosten der Verkehrssicherheit aufgesetzt, die dann auch noch entgegen geltender Rechtsprechung verpflichtend gemacht werden, indem man praktisch an jedem Meter Radweg eine Benutzungspflicht anordnet. Und das passiert nach kurzem Umsehen in Augsburg auch dann, wenn sie baulich, sicherheitstechnisch oder aber vom Bedarf her keine Rechtfertigung besitzen.

Lösungsansätze für die geschilderten Probleme

Ein wichtiger Aspekt ist nach wie vor ein fehlendes Verständnis bei vielen Verantwortlichen aus Verwaltung, Stadtrat aber auch Polizei für die Ähnlichkeiten des Radverkehrs mit dem restlichen Fahrverkehr. Diese Denkfehler müssen benannt und aufgearbeitet werden und das Ergebnis in schlüssige Konzepte einfließen, die nicht auf weiteren Stückwerk-Lösungen bekannter Problemstellen basieren, sondern auf einem prinzipiell anders gestaltetem Verkehrskonzept. Das einfache Man-

tra „mehr und bessere Radwege“ wurde die letzten 40 Jahre stetig wiedergekaut (immer mit der angeblich(!) größeren Sicherheit begründet), hat aber letztlich keine Verbesserungen für den Radverkehr bewirkt, meistens noch eher das Gegenteil. Häufig wurde implizit doch wieder der motorisierte Individualverkehr gefördert, indem man Radverkehr wörtlich an den Rand drängt (obwohl politisch immer das Gegenteil kommuniziert wird). Statt an bekannten Gefahrenstellen den Gefährder einzuschränken, wie das in anderen rechtlichen Bereichen Usus ist, wurde dem Gefährdeten die Last aufgebürdet. Oftmals wird das dann Begründet, mit der Leichtigkeit des Verkehrs oder anderen auf den KFZ-Verkehr konzentrierten Bevorzugungsparolen. Schon aus rechtlicher Sicht ist das nicht akzeptabel. Dass dies keine haltbare Verfahrensweise ist, wurde bereits in der StVO-Novelle von 1997 berücksichtigt, seit der es keine allgemeine Radwegbenutzungspflichten mehr gibt. Der Ausnahmefall der Benutzungspflicht muss gut begründet werden und Altlasten hätten aufgearbeitet werden müssen. Das Bundesverwaltungsgericht hat dies 2010 auch noch ein mal bekräftigt. Das ist jedoch bisher nirgendwo in Augsburg passiert.

Hier wäre also ein erster Ansatzpunkt: Radwegbeschilderungen müssen endlich an die Gesetzeslage angepasst werden, um eine Rechtssicherheit für ein zukunftsfähiges und sozialverträgliches Verkehrskonzept zu ermöglichen. Da dies zwangsläufig an bestimmten Stellen Probleme im sozialen Sinne nach sich ziehen wird, ist dieser Schritt in eine Kampagne einzubetten, die über die tatsächliche Rechtslage informiert, die Vorteile dieses Schrittes noch ein mal klar macht und auch in die Verkehrsüberwachung einfließen muss. Damit ist dem Radverkehr erst ein mal die Möglichkeit gegeben, legal das zu tun, was vom Sicherheitsaspekt aus betrachtet schon lange so sein sollte. Evtl. Vorrecht-Denkweisen bei KFZ-Fahrern müssen dabei ebenso ins Visier geraten, wie der soziale Aspekt zwischen Fußgängern und Radfahrern. Es ist normal, dass ein Fahrrad auf der Fahrbahn gefahren wird. Alles andere sind Sonderfälle, die eben möglichst selten anzuwenden sind, nämlich immer dann, wenn es tatsächlich *keine* sinnvolle Alternativlösung gibt. Das Prinzip Radweg ist zu vermeiden, da es viele Probleme überhaupt erst schafft.

Da diese Umstände inzwischen weitestgehend bei der Radfahrerschaft aber auch bei Autofahrern in Vergessenheit geraten sind, sollte es ebenfalls entsprechende Möglichkeiten geben, dass sich Bürger informieren können, was eigentlich der Unfallforschung nach sicher ist, wie die Rechtslage tatsächlich aussieht und ggf. auch durch praktische Anleitung durch geeignete Personen abgerundet. Die finanziellen Mittel sind dafür sicher da, sofern man davon absieht, im Rahmen des Projekts Fahrradstadt 2020 Prestige-Maßnahmen in Form von neuen Radwegen anzulegen. Dies würde letztlich nur genau die Fehler der Vergangenheit wiederholen. Es ist nicht hinnehmbar, dass Wählerstimmen über die objektive Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer gestellt werden. Der Grottenau-Radweg z. B. ist ein Beispiel von Steuergelderverschwendung, da ein objektiver Bedarf nicht vorhanden war/ist. Hier wurde zu Gunsten subjektiver Wahrnehmungen und politischem Profilieren gehandelt. Dabei sollten sich Aktionen am tatsächlichen Bedarf, nicht an schlecht oder gar nicht belegten Bedarfsbekundungen orientieren. Es müssen harte Fakten festgehalten werden, sowohl vor als auch nach einer Maßnahme, denn nur so lässt sich feststellen, was objektiv notwendig und erfolgreich ist. Belegbare Zahlen und Forschungsergebnisse sind auf jeden Fall subjektiven Einschätzungen vorzuziehen, auch und gerade, wenn sie aus der Politik kommen. Aber auch die untergeordneten Verwaltungsebenen müssen hier mehr Konsequenz zeigen. Sei es durch bewusstes Handeln im Sinne des Radverkehrs durch die Bauämter (z. B. Umleitungsbeschilderungen statt „Radfahrer absteigen“) oder auch mehr Anspruch der Polizei an ihr eigenes Handeln, also Aufklärung statt einfacher Repressionsstrategien.

Dies alles sollte in einem Gesamtkonzept zusammengefasst werden, welches vorzugsweise in einem öffentlichen Prozess erstellt wird, statt wie bisher, in irgendwelchen geschlossenen Runden in irgendwelchen Planungsbüros. Polizei, Straßenverkehrsbehörde, Stadtrat, Experten/Unfallforscher, Lobbys aber auch die Bürger müssen in einem offenen, nachvollziehbaren Prozess eingebunden werden, da nur so das vorhandene Wissen über die momentanen Probleme aber auch ihre potenziellen Lösungen gebündelt werden kann, ohne dass einzelne Gruppen auf alten „Traditionen“ beharren, die letztlich den Fortschritt zu einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung unterbinden.