

Vorfahrt für Radler!

Noch immer befinden sich die meisten Fahrradschnellwege auf dem Land. Die Innenstädte gehören weiterhin dem Kfz-Verkehr. Das muss sich ändern

Frierabendverkehr auf Osnabrücker Hauptstraßen: Die Autos stauen sich mal wieder, die Nerven der Fahrer liegen blank. Man sehnt sich auf die heimische Couch und tippt (verbotswidrig) auf dem Smartphone herum. Als mutiger Radfahrer hat man hier hingegen weitestgehend den Vorteil, dass – wenn auch nur ungenügende – Radfahrstreifen am Fahrbahnrand angelegt sind. Auf denen kommt man nämlich neben dem Autostau noch voran und verliert kaum Zeit. Das ist praktisch für Radfahrer, zumindest staundernd für Autofahrer und gut für Städte, die sich dem wachsenden Verkehr zunehmend hilflos ausgeliefert sehen. Noch sieht es in vielen Städten aber allzu oft anders aus. Wenn Radwege vorhanden sind, dann sind sie in schlechtem Zustand und werden regelmäßig von Querstraßen unterbrochen.

Dass der Radverkehr enorme Potenziale für stau- und abgaseplagte Städte birgt, hat man Land auf, Land ab inzwischen erkannt. Hier und

In Innenstädten, wo die größten Flächenkonflikte liegen, scheint die Fahrbahn für Autos heilig zu sein

da realisieren die Kommunen inzwischen auch, dass das vorhandene Radwegenetz wenig einladend und kaum in der Lage ist, Menschen, die noch nicht Fahrrad fahren, eben davon zu überzeugen. Das soll sich in vielen deutschen Städten künftig ändern.

Das Zauberwort heißt Radschnellweg. Überall wird, wenn nicht geplant, zumindest mal laut nachgedacht, wie diese breiten, kreuzungsarmen, asphaltierten und exklusiv dem Radverkehr vorbehaltenen Wege den (städtischen) Verkehr entlasten könnten. Die Bundesregierung spendiert dafür seit Kurzem sogar 25 Millionen Euro jährlich – was allerdings noch viel zu wenig für einen effektiven Ausbau ist. Bei Kosten von durchschnittlich einer Million Euro pro Kilometer reicht die Summe eben auch nur für 25 Kilometer – in ganz Deutschland. Umgerechnet auf den Gesamthaushalt des Bundesverkehrsministeriums für das Jahr 2017 sind das übrigens knapp 0,1 Prozent.

Noch ein kleiner Vergleich gefällig? Für den sechs Kilometer langen Radschnellweg, den die Stadt Osnabrück nach Belm bauen wird, fallen Kosten in Höhe von rund 7,5 Millionen Euro an, was durchaus Widerspruch hervorruft. Für die Kritiker des Radwegeausbaus sind die geschätzten 150 Millionen Euro für den zehn Kilometer langen A33-Lückenschluss in unmittelbarer Nähe hingegen offenbar nicht zu viel. Während für Autobahnen also gar nicht genug Geld ausgegeben werden kann, bleibt die Radschnellwegförderung des Bundes ein Tropfen auf den heißen Asphalt und wird als Alternative weiterhin stiefmütterlich behandelt.

Ein gutes Stück weiter ist das Ruhrgebiet. Zwischen Essen und Mülheim verläuft seit 2015 ein elf Kilometer langes Vorzeigestück Radschnellweg, das auf insgesamt 101 Kilometer ausgebaut werden und Pendlern zwischen Duisburg und Hamm

eine Alternative zur chronisch verstopften A40 bieten soll. In Ländern wie Dänemark und den Niederlanden sind Radschnellwege schon lange Bestandteil des Radverkehrsnetzes. Auch Berlin und Hamburg haben mögliche Routen vorgestellt. Während die Hauptstadt zwölf Trassenkorridore auf dem Stadtgebiet untersucht, liegen die Schwerpunkte in Hamburg auf dem Umland und reichen bis nach Lüneburg und Stade.

In der Region Hamburg enden die geplanten Radschnellwege aber an der Stadtgrenze und werden ins bestehende Netz überführt. Insofern verdeutlicht Hamburg ein Problem, vor dem viele Radfahrer in Deutschland stehen: Es gibt immer dann ein erhebliches Umsetzungsdefizit, wenn es in den urbanen Raum, also in die Städte geht. Entweder bedeutet dieser Übergang schlicht das Ende des Radschnellwegs. Oder er wird hier und da als Fahrrad- und Umweltverbundstraße weitergeführt. Radfahrer müssen sich die Fahrbahn dort also doch wieder mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen. Das muss nicht automatisch ein Problem sein, schreckt unerfahrene Radfahrer aber doch wieder ab.

Für Städte sind solche Einschränkungen mit gemeinsamer Nutzung eine willkommene Ausrede für das eigentliche Problem: Sie wollen (und müssen) zwar möglichst viel Autoverkehr durch Radverkehr ersetzen. Die Infrastruktur tasten sie in der Regel aber nicht oder nur minimal an. In Innenstädten, wo der Verkehr am dichtesten ist, wo die Ziele der meisten Verkehrsteilnehmer und eben auch die größten Flächenkonflikte liegen, scheint die Fahrbahn für Autos heilig zu sein. Wo eine starke (Auto-)Lobby gewachsen ist, sich Strukturen jahrzehntelang verfestigt haben und nur der als zahlungskräftiger Kunde gesehen wird, der hochmotorisiert in die Innenstadt kommt, bleiben für Radfahrer bisher nur schmale Streifen am Rand oder gar auf Gehwegniveau, wo man sich den knappen Raum noch mit Fußgängern teilen muss.

So wird es aber nichts mit echter Radverkehrsförderung. Radschnellwege dürfen nicht dort enden, wo es anfängt, wehzutun. 20 Kilometer auf dem Land kann jeder bauen. An der Stadtgrenze darf dann aber nicht Schluss sein. Gerade hier verdichtet sich der Verkehr, wird der Platzbedarf größer. Man muss sich also fragen, ob zwei-, drei- oder gar vierspurige Straßen in der Stadt noch zeitgemäß sind und den Ansprüchen moderner Mobilität und Stadtplanung genügen. Oder ob man davon nicht eine Spur in einen breiten, komfortablen und geschützten Rad(schnell)weg umbauen kann. Wer den Radverkehr wirklich fördern will, muss den Raum hier neu verteilen. „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“, wusste der ehemalige Oberbürgermeister von München, Hans-Jochen Vogel, schon 1972. Diese Formel funktioniert auch bei Radfahrern: „Wer Rad(schnell)wege baut, wird Radverkehr ernten.“ Das Angebot bestimmt die Nachfrage.

Dafür braucht es Mut, keine Frage. Die Umstellung der urbanen Mobilität auf Radverkehr wird nicht über Nacht zu bewerkstelligen sein. Aber wer als Autofahrer wieder mal im Stau auf Osnabrücker Hauptstraßen steht und neben sich immer mehr Radfahrer auf einem komfortablen innerstädtischen Radschnellweg vorbeiziehen sieht, der wird sich vielleicht noch mal überlegen, wie er morgen zur Arbeit fährt.

T
h
C
v
t
E
f
F
t
v
z
n
u
f
f