

Wertvoller Raum

Eine Fahrradwelle überrollt Westdeutschlands Verkehrsplaner. Ohne Konzept stehen viele Kommunen dem Trend zum Treten gegenüber, der zunehmend Unfallopfer fordert.

Wenn Oberbaurat Karsten Stange, 40, Stadtplaner in der Hamburger Baubehörde, ins Amt fährt, macht er das „möglichst energie- und umweltschonend“. Von seiner Wohnung im Vorort Bergedorf bewegt sich der Beamte auf dem Fahrrad zum Bahnhof, steigt um auf die Schnellbahn und gelangt so zügig in die City — Bike-and-Ride auf kurzem Weg.

Der Frankfurter Planungsdezernent Hans-Erhard Haverkamp, 37, setzt werktags gern auf das „mit Abstand“ schnellste Fahrzeug in Westdeutschlands autoreichster Stadt. Auch er kommt per Rad ins Rathaus und braucht dabei, wie er einer Studie entnommen hat, „fünffach weniger Energie als ein Fußgänger“ und ist doch „drei- bis viermal schneller“.

Wie der Citroën-Halter Stange und BMW-Besitzer Haverkamp satteln Legionen von Bundesbürgern auf das Fahrrad um, wenn das Ziel nicht zu fern ist. Der Trend zum Treten hat vielerlei Gründe: Gesundheitsbewußtsein und steigende Kraftfahrzeugkosten, Umwelt-Ideale oder Spaß am Sportlichen. Rund vier Millionen Räder setzte die Branche allein vergangenes Jahr in der Bundesrepublik ab. Schon 28 Millionen Westdeutsche, so schätzt der Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie, besitzen mittlerweile ihren Drahtesel — längst nicht mehr Gefährt der kleinen Leute.

Die schwungvolle Bürgerbewegung aber kommt in den Großkommunen, wo das Auto die Straße beherrscht, kaum richtig in Fahrt. Radwege, sagt ein Hamburger Verkehrsbürokrat, fallen allenfalls als „Abfallprodukte der Straßenplanung“ an. So mancher Kollege der Stadtplaner Stange und Haverkamp hat offenkundig noch nicht wahrgenommen, daß die Deutschen seit einer Weile auf Radtour sind.

So gibt es an den rund 165 000 Kilometer langen überörtlichen Straßen der Republik nur gut 15 000 Kilometer Radwege — pro zehn Kilometer Straße nicht mal eine 1000-Meter-Strecke. Und in den Kommunen sind nur gut 6000 Kilometer Radwege eingerichtet.

In Essen etwa kommen auf 1309 Kilometer Straße 98 Kilometer fürs Rad, in Mainz sind es bei 420 Straßenkilometern gerade noch 8000 Meter, und in Wiesbaden, vermeldete das Lokalblatt „Kurier“, findet man Radwege „so gut wie keine mehr“. Wiesbadens Amtsleiter für das Verkehrswesen, Rolf Schaaff, begründet die Behördenbremse



Radfahrer im Stadtverkehr: Zwanzigmal stärker gefährdet als Kfz-Benutzer

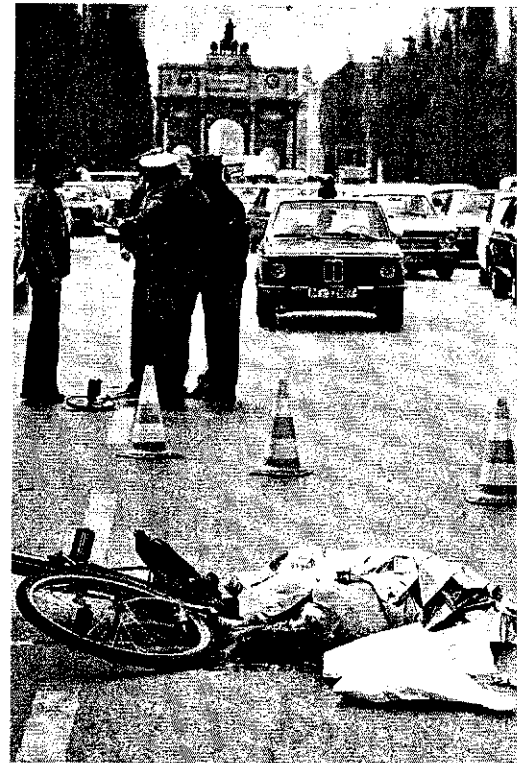
rigoros: „Der Raum in der Innenstadt ist viel zu wertvoll, als daß wir etwas für die wenigen Radfahrer abzwacken könnten.“

Ähnlich müssen Hamburgs Senatoren gedacht haben, als sie in Sachen Fahrrad den Rücktritt betätigten. Zwar sind in der Hansestadt immerhin 20 Prozent der Straßen mit Radlerwegen versehen, doch zur freien Fahrt langt es binnen und buten nicht. Gleichwohl sollen „grundsätzlich keine weiteren Radwege“ in der Innenstadt angelegt werden, allenfalls gelegentlich „sinnvolle Ergänzungen ... an den Hauptverkehrsstraßen“.

Solche Politik ignoriert, daß zwar in 85 Prozent aller Haushalte ein Fahrrad steht, doch das „im Grunde ideale städtische Verkehrsmittel“ (so das Berliner Institut für Urbanistik) nur mit hohem Risiko genutzt werden kann:

- ▷ Radwege enden abrupt im normalen Straßenverkehr, führen an Wohnungsschwerpunkten vorbei und selten zum Ziel — etwa Schulen, Sport- und Erholungsstätten;
- ▷ Radwege werden durch parkende Autos blockiert, und an Straßenkreuzungen sowie beim Abbiegen ist die Verkehrsregelung zu wenig auf Radfahrer eingestellt;
- ▷ Fußwege dürfen nach der Straßenverkehrsordnung nicht von Radfahrern befahren werden, nach dem Grünen Plan gebaute Straßen sind ausschließlich landwirtschaftlichen Fahrzeugen vorbehalten;
- ▷ Abstellplätze für Fahrräder sind zu selten und, sofern vorhanden, meist zu klein.

Die Hindernisfahrt fordert zunehmend Opfer. 1976 wurden bei Unfällen 46 558 Radler verletzt, vergangenes



Radler-Unfall

Hindernisfahrt mit hohem Risiko

Jahr 49 067; 1358 Radfahrer verunglückten 1977 tödlich, vorwiegend Kinder und Jugendliche. Fahrradbenutzer, rechnet die Berliner Baubehörde, sind rund zwanzigmal stärker unfallgefährdet als Kfz-Benutzer. Die Münchner Radfahrer beispielsweise sind an nur zwei Prozent aller Verkehrsunfälle beteiligt, aber mit über zehn Prozent an der Zahl der Verkehrstoten.

Keine Frage, daß Radfahrer durch eigenes Verhalten zu diesem Überdurchschnitt beitragen. Radfahrer sind,

wie Frankfurts Polizeisprecher Kurt Kraus sagt, „wie Fußgänger oft unberechenbar, besonders jugendliche“.

Verschuldet oder mitverschuldet werden Unfälle von Radfahrern oft durch die Benutzung der falschen Fahrbahn, unvorsichtiges Einschleichen in den fließenden Verkehr, Fehler beim Wechsel der Fahrspur und Unachtsamkeit vor allem beim Linksabbiegen. Bei rund zwei von drei Unfällen mit Radlern registriert die Hamburger Polizei Fehlverhalten der Fahrradlenker.

Eine wenig beachtete Unfallursache sieht der Hannoveraner Fahrradhandel

nicht vorhanden, hat der Radfahrer — Kinder wie Erwachsene — den Gehweg zu benutzen... Das Radfahren auf der Straße ist verboten.“

In der Praxis geht es schon in diese Richtung, wenngleich die Ämter das — wie bei der Hamburger Polizei — „nicht an die große Glocke hängen“ wollen. In der Hansestadt, wo vergangenes Jahr 1663 Radfahrer verletzt und 18 getötet wurden, ist Kindern das Fahren auf dem Bürgersteig generell gestattet, und auch bei Erwachsenen gibt sich die Polizei generös. „Wir sehen lieber ein paar Räder auf dem

legte Bundesbahnstrecken zu Radwegen umgestaltet werden. In Frankfurt, wo das „Radwegenetz viel zu klein“ (Sportdezernent Peter Rhein) ist, soll das Angebot kurzfristig von 221 auf 410 Kilometer erhöht werden. Und in München stehen dieses Jahr 1,8 Millionen Mark bereit, mit denen das Radwegenetz um 40 auf 450 Kilometer gestreckt werden soll.

Allmählich, so scheint's, erreicht die Fahrradwelle das Bewußtsein kommunaler Bürokraten. Neben objektiven Hindernissen, den ansteigenden Strom der Radler zu kanalisieren oder in den ohnehin stark gemischten Verkehrsfluß zu integrieren, fehlt es gleichwohl noch an Einsicht gegenüber dem neuen Phänomen.

Klare Ausnahme: das „Stadtentwicklungskonzept“ von Köln. In der Stadt, so steht dort, gebe es „generell keine günstigen Bedingungen“ für Radfahrer. Dieser Verkehrsart sei bislang ein „zu geringer Stellenwert eingeräumt“ worden.

Ziel der Kölner Planung müsse daher sein, „dem Radfahrverkehr zusammen mit dem Fußgängerverkehr im kurzen bis mittleren Distanzbereich eine Vorrangstellung einzuräumen“. Der Gipfel: In verkehrssarmen Straßen sollen die Radfahrer Vorfahrt erhalten.



Westdeutsche Radfahrer: 28 Millionen besitzen ihren Drahtesel

Möller, von einem ehemaligen Radweltmeister gegründet, in der unzureichenden Ausstattung vieler Fahrzeuge. 70 bis 75 Prozent der Fahrräder, meint der Firmenchef, seien „nicht verkehrstüchtig“: mangelhafte Beleuchtung und Bremsen, defekte Tretlager und scharfe Blechteile, die vermeidbare Verletzungen bewirken.

Gedrückt werden könnten die Unfallquoten womöglich schon durch „kontinuierliche Verkehrserziehung“, wie sie der ADAC befürwortet, vom Erwerb des Fahrradführerscheins bis zur Teilnahme am „Fahrradgefahrentraining“. Seit langem auch bemängeln Verkehrsfachleute, daß in den Schulen zuwenig, zu ungezielt auf die besonderen Risiken des Radelns zwischen Pkw und Lkw, Motorrädern und Omnibussen getrimmt wird.

Etliche Verkehrsexperten raten zu radikaler Regeländerung. „Radfahrer haben grundsätzlich Radfahrwege zu benutzen“, fordert Professor Hermann Appel vom Institut für Landverkehrsmittel der TU Berlin. Und: „Sind diese

Fußweg als ein paar schwer verletzte Radfahrer auf der Straße. Nur können wir dafür nicht offiziell einen Freifahrerschein ausstellen.“

In Berlin soll ähnlich verfahren werden, und unter Frankfurts Verkehrsplanern wird überlegt, ob Radfahrer auch in Gegenrichtung durch Einbahnstraßen geschleust werden können. Umdenken hier und da: In Mainz etwa, wo bislang alle Radfahrerefälle (1977: 114) auf Straßen ohne Radwege passierten, soll ein broschierter Radwegeplan die Fahrt sicherer machen. In Hannover sieht Pressesprecher Günther Bock den „Trend ganz eindeutig für den Radfahrer“: Die Stadt eröffnete in öffentlichen Grünanlagen, Stadt- und Staatswäldern rund 130 Kilometer Fahrradwege und hat gerade eine Radlinie zum Vorort Bremerode freigegeben.

Ein „Radwegkonzept“ wird in Essen erarbeitet, nachdem das Land Nordrhein-Westfalen eine Baukostenbeteiligung bis zu 75 Prozent zugesagt hat. Kinderspielplätze sollen zum Beispiel durch Radwege miteinander verbunden, womöglich auch stillge-

MISSTRAUENSVOTUM

Nichts Ehrenrühriges

Gegendarstellung: In der SPIEGEL-Ausgabe vom 29. 5. 1978 wurden über mich Behauptungen verbreitet, die unrichtig sind.

1. Unrichtig ist, daß ich „im kleinen Kreis gestanden“ habe. Ich hätte beim konstruktiven Mißtrauensvotum am 27. April 1972 dem CDU/CSU-Kandidaten Rainer Barzel meine Stimme verweigert. Richtig ist vielmehr, daß ich eine solche Äußerung niemals gemacht habe. Ich habe am 27. April 1972 beim konstruktiven Mißtrauensvotum dem CDU/CSU-Kandidaten Rainer Barzel meine Stimme gegeben.

2. Unrichtig ist ferner, daß ich dem SPIEGEL gegenüber „fast ehrenwörtlich“ erklärt habe, ich würde „offiziell“ stets behaupten, Barzel gewählt zu haben, aber nichts unternehmen, wenn das Gegenteil berichtet würde.

München, den 2. Juni 1978
Ingeborg Geisendörfer

Das Hamburgische Pressegesetz verpflichtet zum Abdruck von Gegendarstellungen — ohne Rücksicht auf deren Wahrheitsgehalt, sofern nur bestimmte formale Voraussetzungen erfüllt sind.

Was den Wahrheitsgehalt angeht: Die Gegendarstellung von Frau Geisendörfer ist in beiden Punkten un- wahr. — Red.