

**„Das ist dann Mobilität für Alle
und nicht nur für die, die im Auto sitzen!“**

Wege in eine fahrradfreundliche Stadt

Ein Interview mit Johannes Bruns, ADFC

Wie sieht für dich eine fahrradfreundliche Stadt aus?

In einer fahrradfreundlichen Stadt müssen mehrere Punkte stimmen:
Zum ersten das Gesamtverkehrsklima. Die Infrastruktur muss Radfahrer in dem Verkehrsverbund mindestens gleich berechtigen. Und das, was wir von der ökologischen Seite bräuchten, wäre eine konsequente Förderung des Verbundes zwischen öffentlichem Nahverkehr und Radverkehr. Das ist quasi die Königsklasse umweltfreundlicher Mobilität und das Auto spielt da bestenfalls die dritte, eigentlich die vierte Geige, wenn man den Fußverkehr als getrennten Aspekt betrachten will.

In Freiburg stehen die Verhältnisse leider Kopf. Wir haben vor allem durch Vorgaben des Landesregierungspräsidiums Auto-fixierte Strukturen. Sie sagen: das Auto ist der Leistungsträger im Verkehr und dann bauen wir ein Alternativ-Angebot aus öffentlichem Nahverkehr auf und wenn dann noch was übrig bleibt, dann wickelt man Rad- und Fußverkehr darauf ab. Das ist eine Restflächenverwertung, aber kein ökologischer Verkehrsverbund und auch keine fahrradfreundliche Stadt!

Woran machen sich Auto-fixierte Strukturen fest?

Die gesetzliche Vorgabe besagt sinngemäß: Verkehrsflächenplanung hat so stattzufinden, dass der Autoverkehr flüssig abgewickelt wird. Das bedeutet, über ein Vorbehaltsstraßennetz aus Tempo-50-Straßen soll der Hauptverkehr abgewickelt werden und so ist es möglich, die Anwohner- und sonstige Gebiete mit Tempo 30 zu beruhigen. Dann habe ich zwar in den Tempo 30-Zonen noch relativ angenehme Bedingungen für Rad- und Fußverkehr, dafür haben aber die Tempo-50-Straßen regelmäßig Barrierewirkung:

Zum einen in der Längsachse, weil dem Rad- und Fußverkehr keine adäquaten, also ausreichenden Flächen zur Verfügung gestellt werden. Die werden an den Rand gedrängt.

Zum anderen haben wir in der Querrichtung unakzeptable Wartezeiten und fehlende Querungsmöglichkeiten, die wieder einen Haufen anderer Probleme verursachen. Ein kleines Beispiel dazu: Man wundert sich in der Unfallstatistik, dass man so viele Unfälle im linksseitigen Radverkehr hat, der gegen die Fahrtrichtung geht.

Dieser wird eben durch fehlende Querungsmöglichkeiten verursacht. Die Ampelphasen sind so lang, dass sich Leute sagen: Bevor ich jetzt zwei Mal für anderthalb Minuten auf 300 Metern stehe, fahr ich das Stück gegen den Strich und daher kommt die Unfallgefahr.

Das heißt, der Versuch der Polizei, das Problem über die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, zu lösen, ist, den Hund am Schwanz angefasst. Die Strukturen und die baulichen Voraussetzungen müssen geändert werden!

Beim Straßenbahnverkehr ist es ähnlich. Wir haben keine echten Straßenbahnen in Freiburg, denn das was vom Land Baden-Württemberg gefördert wird, sind Stadtbahnen. Wenn man sich angucken will, wie eine Straßenbahn aussieht, dann muss man nach Mulhouse oder Straßburg fahren. Da sieht man, wie sich die Straßenbahn wirklich ins Stadtbild integriert und deutlich weniger Barrierewirkung für die anderen Verkehrsarten verursacht. Was wir hier in Freiburg haben, sind Stadtbahntrassen, die sehr starke Teilungswirkung haben, sehr wenig Querung zulassen und damit den Rad- und Fußverkehr extrem behindern. Und diese Zusammenhänge werden nicht gesehen.

Die Polizei guckt sich nur den Radverkehrsanteil in den Unfallstatistiken an und versucht von dort aus, die Probleme zu lösen. Und das ist schon im Ansatz zum Scheitern verurteilt: Die Polizei hat nicht die Mittel, die Situation zu verbessern, die Politik erkennt es nicht als ihr Problem und die Verwaltung tut nur, was sie an Vorgaben bekommt.

Du hast gerade drei Ebenen genannt: Polizei, Verwaltung und Politik. Was müssten denn auf diesen drei Ebenen passieren, um das Problem effektiv zu lösen?

Die Politik müsste Farbe bekennen und sagen: es reicht uns nicht, nur zu verwalten und die Vorgabe zu erfüllen, dass der Autoverkehr zu fließen hat und den Rest, den planen wir drumherum. Sondern die Maßgabe muss sein: Wir brauchen einen leistungsfähigen Verbund aus öffentlichem Nahverkehr und Radverkehr.

Wenn man in Freiburg ÖPNV-Nutzer ist, dann stellt man im Vergleich zu anderen Städten mit Entsetzen fest, dass wir mit der VAG hauptsächlich eine Schüler- und Seniorenbahn haben. Während in anderen Städten, die Durchmischung der Leute, die dieses Angebot annehmen viel stärker ist.

Und woran liegt das?

Der typische Freiburger ist zwar der ökologisch orientierte, aber durchaus auch erfolgsverwöhnte Durchschnittsbürger in der Klasse der Verdienenden. Er fährt das politisch korrekte Volvo-Kombi oder auch gern einen Geländewagen –verschnitt natürlich. Aber er fährt nicht Straßenbahn. Vielleicht fährt er noch Fahrrad, wenn er Extremist ist. Also die rabiate Version vom Öko ist der Fahrradfahrer, die harmonische Version ist der Volvofahrer. Das hat natürlich auch mit der Sozialstruktur in Freiburg zu tun.

Kriegt man Reiche also nicht auf's Fahrrad oder in die Straßenbahn?

Doch, andere Städte schaffen das. Es ist dort selbstverständlicher und es hat vielleicht auch mit den Entfernungen zu tun. Die Leute, die hier in den Hanglagen gut wohnen,

haben gar keine entsprechende Anbindung. Es wird auch immer behauptet, es sei nicht nötig. So wird das durch falsche Vorgaben gefördert.

Und das gilt auch für die Fahrradfahrer: Man erzählt den Leuten seit 30 Jahren, sie würden in einer Fahrradhauptstadt wohnen und dann kommen sie auf die blöde Idee, Fahrrad zu fahren und merken: Moment, das ist alles, aber keine Fahrradhauptstadt! Und dann sagen sie sich: Wenn ihr uns was Falsches vorspielt, dann spielen wir nicht mit. Denn wenn man nicht mehr Teil des Systems ist, wenn man merkt, man ist nicht eingeplant, man wird als Verkehrsteilnehmer nicht berücksichtigt und eben ohne sachlichen Grund benachteiligt, dann schafft man sich eigene Regeln. Und das ist dann ein Sicherheitsrisiko...

Unbedingt! Das ist ein Sicherheitsrisiko. Das ist ein Risiko in der öffentlichen Wahrnehmung und führt zu Diffamierung.

Es müssen über die planerischen Vorgaben Veränderungen eingeleitet werden. Und zwar nicht nur bei Neubauprojekten, wie wir's jetzt haben. Dann würde es noch 30 Jahre dauern bis alle kritischen Anlagen mal neu gestaltet sind. Im Bestand muss was geändert werden. Und die Vorgaben, im Bestand was zu ändern, existieren seit 1992 durch die Änderung der Straßenverkehrsordnung. Danach sollte der Radweg als baulich getrennter Weg, die Ausnahme sein. In Freiburg ist er noch Standard. Man ist sogar noch ein bisschen stolz darauf und wundert sich aber, dass da die Unfälle passieren.

Ein Radweg als getrennter Weg ist für dich also keine optimale Lösung...?

Die Leute fühlen sich dort sicher. Das ist der große Irrtum. Da ist es gefährlich und das belegen auch die Unfallziffern. Grund dafür ist, dass man aus dem Verkehrsraum, aus der eigentlichen Fahrbahn weg ist und nicht mehr als fahrend wahrgenommen wird. Man muss sich an jeder Ecke, an jeder Einmündung neu in den Verkehrsraum einbringen. Und das klappt oder klappt nicht. Und dann scheppert's!

Im Unterschied dazu: Auf einer Landstraße ist der Radweg abgesetzt, die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr ist sehr hoch, die Zahl der Einmündungen niedrig. Die Rechnung geht auf. Innerorts ist es genau umgekehrt. Da funktioniert's nicht.

Was ist die Alternative?

Keine Radverkehrsanlagen in diesem Umfang. Denn da wo einfach ein Strich auf die Straße gemalt wird, klappt es auch nicht, weil diese Flächen viel zu unzureichend bemessen sind. Für den einzeln fahrenden Radfahrer ist eine Breite von 1,20 Meter und einen Sicherheitsabstand zum fahrenden Fahrzeug von 1 bis 1,50 Meter notwendig, zusätzlich zur anderen Seite, wenn da geparkte Fahrzeuge noch rumstehen, noch mal einen Meter. Dann sind wir bei fast 4 Metern. Da hab ich eine Fahrbahn, aber keinen Radfahrstreifen mehr.

Wenn man den Radverkehr auf die Mindestbreite von 1,20 Meter reduziert, dann kann man nicht mehr überholen, schon gar nicht gefahrlos. Verkehr mit Anhängern oder Lastenräder können da gar nicht fahren. Das heißt eine leistungsfähige Radverkehrinfrastruktur kann mit solchen Lösungen nicht leben.

Wir brauchen eine Gleichberechtigung auf der Fahrbahn und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30. Denn bei Tempo 30 wird die Fahrbahn denen, die fahren gegeben und der Fußverkehr behält seine Gehwege. Sobald man auf Tempo 50 geht, hat man den ganzen Schlamassel.

Und das Argument, dass dann der Verkehr von den Vorbehaltstraßen wieder in die Wohnviertel zurückschwappt, zieht in meinen Augen nicht. Denn durch das Ausweiten der Navigationsgeräte wird man mehr und mehr solche Straßen als Schleichwege suchen und dann bricht der Effekt der Bündelung des Verkehrs zusammen.

Die Bündelung des Verkehrs war schon immer eine Unverschämtheit denen gegenüber, die an diesen Trassen wohnen und leben müssen. Das ist auch eine Vernichtung von Werten, weil die Häuser an diesen Straßen nichts mehr wert sind – alles zu Gunsten des Automobilverkehrs, der die Kosten dafür nicht trägt. Die Kosten bleiben an der Allgemeinheit hängen. Der Mehraufwand für den Automobilverkehr wird verstaatlicht und der Nutzen bleibt in privaten Händen.

Wie könnte man das anders lösen?

Man darf eben nicht weiter die Bedingungen einseitig zu Gunsten des Autoverkehrs verbessern. Man weiß ja: Straßenbau erzeugt neuen Verkehr, also Angebot schafft in dem Fall Nachfrage.

Außerdem leben wir noch mit einer Reichsgaragenordnung von 1935, die den Autostellplatz an das Wohneigentum knüpft. Diese Verknüpfung ist natürlich eine völlige Automobilförderung, weil man damit die Kosten der Öffentlichkeit oder den Bauträgern anlastet. Ich kann in Freiburg keine Wohnung und kein Haus bauen ohne Stellplätze. Und wenn ich 50 Fahrräder habe – ich zahl den Autostellplatz. Da sollten Impulse aus Stuttgart kommen, die erkennen: Das haben wir jetzt 50 Jahre gehabt. Jetzt machen wir vielleicht mal was anderes und knüpfen den Stellplatz an den Autobesitz: Wer keinen Parkplatz hat, darf kein Auto kaufen.

Vieles scheint da ja Ländersache zu sein. Gibt es in anderen Bundesländern oder auch tatsächlich anderen Ländern Vorbilder?

Ich war auf der *Velo-city*, das ist die Veranstaltung der europäischen Radfahrverbände und da gab es Berichte aus den USA, aus den osteuropäischen Staaten und Beispiele und aus den Benelux-Staaten. In Gent haben sie z.B. durchgesetzt, dass alle Betriebe ab 100 Beschäftigte und auch Veranstalter eine Mobilitätsplanung vorlegen müssen. Sie müssen ein sozial- und umweltfreundliches Konzept haben, wie die Leute dahin kommen und wieder nach Hause.

Auch England wird hier immer unterschätzt, obwohl die sehr viel tun. Bei denen ist die Gesetzeslage zwar noch deutlich schlechter, dafür haben sie den Vorteil, dass ihnen

die Länderebene fehlt und sie nur durch zwei Instanzen – Kommune und national – durchmüssen. Dadurch können sie gute Lösungen viel schneller umsetzen.

Wenn jetzt alles möglich wäre – wie sähe die Traumstadt für FahrradfahrerInnen aus?

Da gäbe es eigentlich keinen KfZ-Verkehr mehr. Das heißt die Stadt hätte eine sehr gute ÖPNV-Versorgung, sie hätte sehr gute Verknüpfungen zwischen ÖPNV und Radverkehr, also gute Umsteigepunkte.

Das geht hier in Freiburg am Hauptbahnhof los. Der ist den Anforderungen überhaupt nicht mehr gewachsen: es gibt viel zu kleine Bahnsteige, es gibt keine Aufzüge in denen man das Rad mitnehmen könnte. Wenn man mit Rad und Gepäck ankommt, dann ist man völlig verrätzt in der Umwelthauptstadt – man kommt gar nicht erst hin! Das erste, das mich in die Umwelthauptstadt führt, ist eine Treppe.

Außerdem gäbe es Verknüpfungspunkte an den Endhaltestellen mit Servicestationen, eine Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV. Im Ruhrgebiet funktioniert das flächendeckend, hier nicht. Da kann man sich auch fragen, warum. Es gibt hier aktuell für die Mitnahme in den größeren Schienengebundenen Fahrzeugen vier verschiedene Fahrpreisregelungen. Das ist völlig unhaltbar!

Das Geschwindigkeitsniveau wäre auf ein sozialverträgliches Maß reduziert. Das hilft auch allen, nicht nur den Fahrradfahrern. Die Flächen ständen schon gar nicht für stehende, aber auch nicht für fahrende Autos in dem Umfang zur Verfügung, sondern für Mobilität, für Verkehr.

Wenn man Geschwindigkeit rausnimmt, erweitert man die Verkehrsmöglichkeiten, weil man auf einmal über die Straße kommt und das nicht nur an der Ampel, wo man erst mal drücken und 30 bis 150 Sekunden warten muss, bis man dann mal grün bekommt. Ich kann einfach über die Straße rüber ohne um Leib und Leben zu fürchten.

Also weniger Autoverkehr bedeutet mehr Mobilität?

In der Stadt auf jeden Fall. Auf dem Land muss man die Frage sicher noch mal anders beantworten. Aber in der Stadt gilt das sicher, weil das ist Mobilität für alle und nicht nur für die, die im Auto sitzen.

Interview: Anna Trautwein