

Radverkehrskonzept für den Freistaat Thüringen

Kommentar

Ervin Peters

ervin.peters@ervnet.de (+49 172 2043926)

ADFC Mitglied seit 1987

Alltagsradfahrer mit mehr als 12.000km/a

9. Dezember 2007

Einleitende Bemerkungen

Dieses Dokument entstand auf der Grundlage jahrelanger aktiver Recherche, Erfahrungen als Alltagsradfahrer, Austausch mit anderen Alltagsradfahrern mit ähnlichen km-Leistungen, Erfahrungen aus der politischen Arbeit im ADFC und der praktischen Einblicke in die Verwaltungsabläufe.

Absicht dieses Dokumentes ist es die fachlichen Fehler und weitverbreitete Fehleinschätzungen aufzuzeigen die in das Radverkehrskonzept (RVK) eingeflossen und dazu geeignet sind das Ziel der Radverkehrsförderung zu konterkarieren indem sie, wie in dem Dokument auch schon partiell erkannt, geeignet sind Radfahrer zu behindern, zu gängeln und vom Radfahren abzuhalten.

Allgemeines zu Radverkehrsanlagen und Separation nach Verkehrsarten

Kurz: Das Konzept der Separation ist aus der Sicherheits- oder Gefährdungsbetrachtung gescheitert.

Lang: In jetzt mehr als 70 Jahren Bau von separierenden Radverkehrsanlagen ist es nicht gelungen einen Nachweis zu finden, das Radfahrer auf separierenden Radverkehrsanlagen *sicherer* fahren. Alle bekannteren Studien bescheinigen realen fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagen eine um den Faktor 2-11 höhere Gefährdung gegenüber dem Fahren auf der Fahrbahn¹.

Deshalb vertritt der ADFC die Ansicht das die Radwegbenutzungspflicht umgehend abgeschafft werden sollte und statt des fahrbahnbegleitenden Radverkehrsanlagenbaus lieber sinnvollere Maßnahmen wie ein generelles Tempo 30 innerorts (70 ausserorts) durchgesetzt werden sollten, weil dies zu einer deutlichen Verminderung der Unfallzahlen führen kann.

In Kenntnis dieses Gefährdungspotenzials von Radverkehrsanlagen² darf man diese als Radfahrer nicht mit wesentlich mehr als Schrittgeschwindigkeit befahren, weil man sich und Andere

¹Bernd Sluka, VCD-Vorsitzender in Bayern hat es auf <http://bernd.sluka.de/Radfahren/Radwege.html> zusammengefasst

²Dieses ist auch bei Alltagsradfahrern der Grund der Nichtakzeptanz von Radwegbenutzungspflicht und Fahrbahnverboten

sonst unnötig gefährdet. Gerichte sehen die Obergrenze zwischen 10 und 20km/h, in besonders gefährdenden Lagen strikte Schrittgeschwindigkeit (5-7km/h).

Dies bedeutet für Alltagsradfahrer um mindestens den Faktor 2 verlängerte Wegzeiten. Radfahrer werden als Konsequenz dieser Situation in der Regel durch fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen *behindert* und *gefährdet*. In der Regel behindert, denn es wird durch viele Radfahrer gern angenommen, im Stau stehenden oder langsam fahrende KFZ rechts, auf Radverkehrsanlagen, zu überholen. Dies ist allerdings laut STVO nicht einmal zulässig, sondern es ist nur das Vorbeifahren rechts an stehenden Fahrzeugen erlaubt, wenn hinreichend Platz ist.

Alltagsradfahrer fahren mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 15 - 35km/h und erreichen Höchstgeschwindigkeiten bis über 100km/h an Gefällestrecken³. Diese sind für real existierende Radverkehrsanlagen ungeeignete Geschwindigkeiten. Die üblichen Fahrbahnen der Straßen sind aber für diese Geschwindigkeiten ausgelegt, weswegen Alltagsradfahrer diese sicher und schnell benutzen und sich trotz der Befindlichkeitsstörungen mancher Autofahrer⁴ dort sicher fühlen.

Neuere Untersuchungen, die unter dem Begriff 'Shared Space'⁵ den öffentlichen Verkehrsraum allen Verkehrenden gleichberechtigt zur Verfügung stellen, zeigen, in ersten Ergebnissen, einen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer⁶ und ein kooperatives Miteinander gegenüber den territorialem Abgrenzungsverhalten bei den klassisch separierten Verkehrsräumen.

Problematisch und unfallstatistisch relevant wurden in den letzten Jahren 'Gehweg- und Geisterradler'. Die *Phobie*⁷ vor dem Fahren auf der Fahrbahn und die scheinbar sichere Leichtigkeit dem Stau durch zu viele KFZ zu entgehen motiviert einige Radfahrer dazu sich und Andere auf dem Fußweg unnötig zu gefährden.

Leider weist dieses Phänomen in eine Richtung die durch den Bau von RVA nicht zu beheben ist, sondern gefördert wird, indem das Lernen des kooperativen Miteinanders auf der Straße und das realistische Einschätzen von Gefahren vermieden wird.

Hinweise

Ich werde das Dokument kapitelweise an das RVK anlehnen, und einzelne Passagen auch zitieren.

1 Ziel und Einordnung

1.1 Verkehrspolitische Ziel

... Ein auf einer fachlichen Prioritätensetzung beruhendes Bauprogramm für den Radverkehr an Bundes- und Landstraßen soll das Radfahren schrittweise sicherer und komfortabler machen. ...

Das ist ein löbliches Ansinnen, die angedachte praktische Umsetzung läßt aber böses Erwarten. Denn nach wie vor gibt es keine Untersuchungsergebnisse die nahelegen das fahrbahnbegleitende, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen an ausserörtlichen Bundes- und Landstraßen einen Sicherheitsgewinn bringen. Es gibt aber Indizien, die den jahrzehntelang angenommenen Sicherheitsvorteil für Radfahrer in Frage stellen.

Wie schon erwähnt, ist für innerörtliche fahrbahnbegleitende Radverkehrsanlagen mittlerweile die Gefährlichkeit nachgewiesen, je nach Studien ist das Befahren von ausgesucht guten Radverkehrsanlagen um einen Faktor größer 2 *gefährlicher* als der verkehrsrechtliche Normalfall des Radfahrens auf der Fahrbahn. U.A. von der BAST 1994, die ausgesucht 'gute' Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten untersuchte.

Fahren auf der Fahrbahn ist für Radfahrer auch regelmäßig, *schneller* und *komfortabler* unter anderem wegen der in Thüringen anzutreffenden geringen Verkehrsstärken, die noch dazu teilweise abnehmen, auch wenn sich viele Radfahrer nach eigenem Bekunden auf einer Radverkehrsanlage sicherer *fühlen*.

³Zugegeben, nicht unbedingt mit klassischen Rädern, sondern mit Teil- oder Vollverkleideten Liege- und Dreirädern

⁴Hupen, Bedrängen durch nicht Einhaltung von Sicherheitsabständen, anpöbeln

⁵http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space

⁶u.A. durch die erzwungenen niedrigeren Geschwindigkeiten

⁷Ja, es ist eine übersteigerte, irrationale Angst, denn es gibt keine Unfallstatistik die diese Angst gegenüber zum Beispiel der nichtvorhandenen Angst ein Auto zu benutzen, objektiv begründet.

Das Bundesverkehrsministerium führt zu Anfragen regelmäßig aus, das die Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer der *Normalfall* ist und die Anordnung einer Benutzungspflicht nur durch eine örtlich erhöhte Gefahrenlage erfolgen darf. Dieses wird in den Ländern und den Straßenverkehrsbehörden (STVB) vor Ort oft nicht umgesetzt. Auch die regelmäßig notwendige Kontrolle ob die Radwegbenutzungspflicht erfolgreich war, d.h. die Sicherheit auf der Straße erhöhte, erfolgt selten oder garnicht.

... In der Öffentlichkeitsarbeit und der Kommunikation sollen moderne Medien, wie das Internet, häufiger und umfassender als bisher genutzt werden. ...

Hier muß man die Frage stellen, was soll der Inhalt von Öffentlichkeitsarbeit sein? Vorschläge dazu im nächsten Absatz.

1.2 Einordnung des Radverkehrskonzeptes

1.3 Zustandekommen des Radverkehrskonzeptes

2 Förderung des Radverkehrs

Welche Faktoren können den Radverkehr fördern? Diese grundlegende Frage wird im RVK nicht beantwortet.

Anton Ertl ist auf <http://www.complang.tuwien.ac.at/anton/radverkehrsfoerderung.html> der Frage nachgegangen ob der Bau von separierenden Radverkehrsanlagen dazu geeignet ist den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

Ist er wohl nicht. In vielen Orten stagnierte er, wenn nicht parallel Imagekampagnen erfolgreich durchgeführt wurden. In Dublin ging der Radverkehrsanteil mit dem Bau von Radverkehrsanlagen zurück.

Es sind soziokulturelle Aspekte, Verhaltensmuster und verkehrspsychologische Einschätzungen, die die subjektive Entscheidung zum Radfahren bestimmen: Gruppenzugehörigkeit, Einschätzungen der Gefährlichkeit, Statussymbolik, Anpassung an 'normale', gesellschaftlich anerkannte Zielvorstellungen.

Dieses *Image* des Radfahrens ist der zentrale Punkt der Radverkehrsförderung; die soziokulturelle positive Einbindung des Radfahrens in den Gesellschaftsalltag:

- Positive Wertschätzung des Radfahrens und der Radfahrer und medialer Verbreitung derselben
- Positive und realitätsnahe Einschätzung der Sicherheit des Radfahrens und der Radfahrer und deren medialer Darstellung, insbesondere die Bekämpfung der Fahrbahn- und KFZ-Phobie.
- kooperatives und sicherheitsorientiertes Verhalten von und gegenüber Radfahrern, einschließlich medialer Darstellung
- Vorteile in der Erreichbarkeit von Wegzielen mit dem Rad, dezentrale und verteilte Versorgungsstrukturen, kurze Wege, und Darstellung der Vorteile.
- Die Propagierung umweltauglichen, nachhaltigen Verkehrsverhaltens einschließlich der Darstellung der realen, auch der versteckten sowie sozialisierten Kosten anderer Verkehrsmittel.
- Verschlechterungen und Einschränkungen in der Benutzung des MIV insbesondere in innerörtlichen Bereichen⁸
- Schlechter ÖPNV führt auch zu mehr Radverkehr, ist aber im Rahmen der Zielsetzung der Förderung des Umweltverbundes kein erstrebenswertes Ziel.

⁸In http://ec.europa.eu/environment/cycling/cycling_de.pdf wird angeregt die Städte *autofeindlich* zu gestalten, was auch logisch ist, den es sollen die Mitmenschen zum Verändern ihres Mobilitätsverhaltens angeregt werden.

- Die individuelle Möglichkeit mit dem Rad anzugeben, insbesondere durch innovative, komfortable, leistungsorientierte Technik.

Ideen für Imagekampagnen sind in den entsprechenden Abschnitten ergänzt aber hier noch, in Ermangelung eines besseren Platzes, ein Gedankensturm⁹ zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, einige Punkte sind im RVK ja schon eingeflossen:

- Ziel: sicheres Radfahren statt gefühlte Pseudo-Sicherheit
 - Verkehrsberuhigung statt Separation (nützt allen)
 - keine fahrbahnbegleitenden Radwege
 - Umverteilung von Fahrbahnbreiten (entweder schmale oder überbreite Fahrstreifen)
 - Mitbenutzung von Busspuren
 - Beschilderung eines Radroutennetzes
 - keine Sonderrechte und Speziallösungen, sondern gemeinsame, gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums
- Ziel: Stadt der kurzen Wege
 - kurze Wege,
 - Abkürzungen bauen: selbständig geführte Radwege, Wege durch Grünanlagen
 - Freigabe von Einbahnstraßen
 - Durchlässe in Sackgassen
 - Freigabe von Fußgängerzonen
 - Versorgungseinrichtungen im Nahbereich, nicht am Stadtrand
- Infrastrukturmaßnahmen
 - Abstellanlagen an den jeweiligen Zielen:
 - * in ausreichender Anzahl
 - * in ausreichender Qualität (keine FFelgenkiller“)
 - * für alle Fahrradtypen
 - * zur Sicherung des Rades nutzbar (mindestens Rahmen anschließbar)
 - * Verankerung in einer kommunalen Stellplatzsatzung
 - * Umwidmung von Pkw-Stellplätzen
 - * Quartiersgaragen, bewachte Fahrradstationen, Fahrradboxen
- Service, Ziel: Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Fahrrad
 - Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln
 - zuverlässige Wegweisung
 - Pannendienste
 - kurze Reparaturzeiten
 - Fahrrad-Taxen und -Botendienste
 - Gepäckaufbewahrung
 - (kommunale) Leihfahrräder
 - Fahrradstadtpläne

⁹Brainstorming

2.1 Potenziale des Radverkehrs in Thüringen

2.2 Handlungsebenen

2.3 Maßnahmen des Bundes

2.4 Maßnahmen des Freistaates Thüringen

2.4.1 Vorbemerkungen

2.4.2 Planung und Infrastruktur

...Bessere Berücksichtigung bei Verkehrsbauvorhaben...

Hier gibt es einiges anzumerken und zu ergänzen:

- Solange es möglich ist das Ausführungplaner Verkehrszeichen, Masten, Verschwenkungen, Sicht'schutz' an Knotenpunkten auf und an Radverkehrsanlagen planen, sollten keine Radverkehrsanlagen gebaut werden¹⁰. Es ist erforderlich das die endgültige, detaillierte Ausführungsplanung einschließlich aller Straßeneinbauten von allen Beteiligten, insbesondere Stadtplanung, Straßenverkehrsbehörde und Polizei eingesehen und abgesehen werden muß, um die fachliche Bewertung zu erhalten und Verantwortliche für hinterher festgestellte fachliche Mängel eindeutig zuordnen zu können.
- Regel, mittlerweile fachlich selbst von der BAST belegt: Innerörtlich sind separierenden fahrbahnbegleitendn Radverkehrsanlagen gefährlich und damit zu vermeiden
- Aus dem gleichen Grund sollten auch keine Benutzungspflichten über die Blauschilder für fahrbahnbegleitende Radwege angeordnet werden, auch wenn es Radfahrer gibt sie sich aufgrund ihres Gefühls der Sicherheit auf Radverkehrsanlagen entscheiden sich der zusätzlichen Gefahr auszusetzen.
- Es gibt keine aus der Sicherheit des Radverkehrs herrührende Gründe Straßenverbote nur für Radfahrer anzuordnen, sie werden genau wie die Radwegbenutzungspflicht unter Alltagsradfahrern als unbegründete *Schikane* angesehen, die andere Verkehrsteilnehmer zu ordnungswidrigen oder vorsätzlich gefährdendem Verhalten 'anregt'.

...Netzplanung des Landes:...

Netzplanung bedeutet *nicht* eine Planung eines separierten Radverkehrsnetzes. Die Separation eines Verkehrsnetzes aufgrund einer beliebigen Eigenschaft des Fahrzeugs, hier 'Zweirad ohne Motor' ist nicht möglich, weil Quellen und Ziele gleich sind alle sich in der gleichen Ebene bewegen und eine Berührungs-, Verbindungs- und Knotenfreiheit nicht ansatzweise gewährleistet werden kann.

Die kurzen und schnellen Verbindungen sind schon straßenbaulich erschlossen und damit vollumfänglich, sicher und schnell durch Radfahrer nutzbar. Alltags- und sportlich ambitionierte Radfahrer legen sehr viel wert auf Leichtigkeit und Schnelligkeit, während Touristisch orientierte auch gern abgelegene, ruhige und längere Strecken nutzen.

Für Alltagsradfahrer gibt es ein hinreichendes Netz an Verkehrsverbindungen durch die vorhandenen Straßen, häufig sogar in einem guten Zustand und oft ohne gefährliche separierende Radverkehrsanlagen.

...Erfolgskontrolle:...

Nach einigen Neuregelungen 1998 muß die Anordnung von Verkehrsverboten aufgrund örtlich besonderer Gefahrenlagen regelmäßig wiederkehrend geprüft werden und auch der Erfolg einer Verkehrseinschränkung nachgewiesen werden um die Eignung der Maßnahme zur Gefahrenabwehr zu bestätigen.

¹⁰z.B. B7 vor dem Atrium in Weimar

Zur Erfolgskontrolle gehört somit auch die detaillierte Bewertung der Anordnung von Radwegbenutzungspflichten, Verkehrsverboten für Radfahrer, Freigaben von Gehwegen und Einbahnstraßen.

Es gehört auch dazu die Wegezeiten vorher und nachher zu erfassen, da dies für Alltagsradfahrer eine der herausragenden Faktoren der Fahrradbenutzung ist.

2.4.3 Verknüpfung der Verkehrsmittel

Der ADFC fordert seit Jahrzehnten das in allen Zügen, auch den Überregionalen (ICE), eine einfache, unkomplizierte und kreative (Zugpersonal) Fahrradmitnahme, da ein nicht unerheblicher Teil der Kombiverkehrsmittelnutzer das eigene Rad an die verschiedenen Zielort mitnimmt und damit flexibel ist.

2.4.4 Wissenstransfer und Koordinierung

...Fortbildung...

Es fehlt in der gesamten Öffentlichkeit das Wissen um die Gefährlichkeit von Radverkehrsanlagen, und der durch sie entstehenden Komplexität des Verkehrsgeschehens, das kein Verkehrsteilnehmer beherrschen kann. Fortbildung sollte inhaltlich aktuelle Forschungsergebnisse der Sicherheitsforschung berücksichtigen und vermeiden sie gegen Leichtigkeitsbetrachtungen und Befindlichkeitsstörungen von KFZ-Führenden abzuwägen.

2.4.5 Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr

Ausgangslage

... Nach Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft sind bei Radverkehrsunfällen Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten die Hauptunfallorte und Einbiegen-Kreuzen-Unfälle und Abbiegeunfälle die Hauptunfalltypen. ...

Dies ist nicht hinreichend differenziert, es fehlt die Unterscheidung zwischen Fahrbahnen mit RVA und ohne. Die Aussage gilt so auf Straßen mit Radverkehrsanlagen und besonders auf Straßen mit typischen Bordsteinradwegen.

Auf schmalen Fahrbahnen ohne fahrbahnbegleitende RVA liegen die Hauptunfallursachen meiner Erfahrung und Recherche nach in der falschen Straßenbenutzung (Gehweg) und mangelnden Sicherheitsabständen zum rechten Fahrbahnrand, parkenden Fahrzeugen und mangelnden Überhol- und Sicherheitsabständen überholender Fahrzeuge.

Maßnahmen

Qualifizierte Planung Die Belange des Alltagsradverkehrs unterscheiden sich nicht wesentlich von den Belangen des motorisierten Zweiradverkehrs, ausser das aufgrund der fehlenden Federung die Oberflächenqualität der Fahrbahnen eine größere Bedeutung hat. Kurze Wege, direkte Zielpunktsteuerung, einfache und überschaubare Knotenpunkte, keine komplexen Verhaltensregeln (STVO+VWV).

Es fehlt immer noch an der Akzeptanz, dass das Separationskonzept nach Verkehrsmittel gescheitert ist, weil es Radfahrer unnötig gefährdet. Hier besteht Schulungsbedarf.

Es fehlt auch an der Betrachtung von psychologischen Interaktionsaspekten, die durch die Separierung von Verkehrsteilnehmern gefördert werden, hier ist die Fahrbahnphobie bei Radfahrern herausragend, das territoriale Besitzergreifen und der Überholzwang von KFZ-Führern auffällig was gelegentlich öfter in impliziten oder auch expliziten Drohverhalten Ausdruck findet.

Verkehrsberuhigung Die konsequente Durchsetzung von Tempo 30 innerorts ist eine seit Jahrzehnten vom ADFC geforderten und überfällige Sicherheitsmaßnahme innerorts. Sie senkt die Unfallhäufigkeit und auch die schweren Unfallfolgen deutlich. Radfahrer auf Fahrbahnen

und die in der Erprobung befindlichen 'Shared Space' Konzepte wirken in diesem Sinne Verkehrsberuhigend, weil sie das Geschwindigkeitsniveau senken Flüssigkeit des Verkehrs und Kooperation fördern.

Verkehrsschauen Auch dieses ist ein guter Ansatz, allerdings erübrigt sich die Notwendigkeit, wenn man die erwähnten Sicherheitsbetrachtungen ernst nimmt und daraus folgend RVA nicht baut. Denn dann tritt die Konflikte provozierende und überfordernde Komplexität an Knotenpunkten¹¹ nicht auf.

Die naheliegenste Lösung ist die, das sich Radfahrer in dem Bereich aufhalten, auf den sich die Wahrnehmung aller Fahrzeugführer hauptsächlich konzentriert, der Bereich der vor ihnen liegenden Fahrspur. Dort werden Verkehrsteilnehmer gesehen, wahrgenommen und sie können angemessen interagieren¹².

Soderauswertungen Radunfälle Im Zusammenhang mit benutzungspflichtigen RVA und auch Fahrbahnverboten ist es keine Sonderauswertung sondern eine straßenverkehrsrechtliche Notwendigkeit um die Änderung der notwendigen besonderen Gefahrenlage zu dokumentieren.

Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln bei Kraftfahrern stärken Der Absatz bezieht sich offensichtlich auf Straßen mit Radverkehrsanlagen. Bei Straßen ohne Radverkehrsanlagen reduziert sich das Fehlverhalten auf:

- mangelnde Sicherheitsabstände beim Hinterherfahren, Überholen und wieder Einscheren, und vorsätzliches oder fahrlässiges Ausbremsen nach Überholmanövern von Radfahrern die im Bereich der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten unterwegs sind.
- Vorfahrtsverstöße,
- unerlaubte Nutzung von Warnsignalen

Kontrolle der Regeleinhaltung durch die Polizei Hier ist auch eine Nachschulung der Polizeibeamten zu fordern, die of die herrschenden Verkehrsregeln nicht kennen, Sicherheitsaspekte falsch beurteilen und Radfahrer zum ordnungswidrigen Verhalten auffordern.¹³

Kenntnis und Akzeptanz der Verkehrsregeln bei Radfahrern stärken Die Schwerpunkte sind falsch gewählt. Die aus Alltagsradfahrersicht relevanten Punkte:

- Einhaltung der Sicherheitsabstände, insbesondere nach *rechts* im Rahmen der durch die Rechtsprechung als notwendig festgelgten 80cm bis 2m.
- Verbot der Gehwegbenutzung,
- Verbot der linksseitigen Nutzung sofern nicht ausdrücklich erlaubt,
- Rechtsüberholen nicht stehender Fahrzeuge
- Vorrangregelung an Knotenpunkten mit RVA

Es gibt leider auch einige Regeln, die völlig hirnrissig sind, hier sollte das Land darauf hinwirken diese Abzuschaffen u.a. das Binden von Lichtsignalanlagen an das benutzte Fahrzeug und nicht an den genutzen Straßenteil.

¹¹Ein KFZ-Führer muß bei einer mit Radverkehrsanlagen versehene Kreuzung formal ca. 14 Stellen rings um ihn rum ständig im Blick haben, was nicht geht und zu einer Überforderung führt. Zusammen mit der mentalen Angst durch Langsamfahren zu behindern ist diese Situation für KFZ-Führer nicht beherrschbar. Hinzu kommt das die Innenräume moderner Fahrzeuge so gestaltet sind das gravierende Einschränkung der Sichtbeziehungen nach aussen bestehen.

¹²Das Konzept der Separation und territorialen Abgrenzung läßt sich kurz und knackig als 'Aus dem Wege aus dem Sinn' formulieren was an den unvermeidlichen Knotenpunkten zu den beobachteten gravierenden Gefährdungen führt

¹³In news://de.rec.fahrrad diskutieren Alltagsradfahrer oft solche Dinge, in Stuttgart werden Gehwegradfahrer 'toleriert', in manchen Gegenden Radfahrer auf den Gehweg gewiesen oder es wird unterstellt das generell autobahnähnlich ausgebaut Bundesstraßen für Radfahrer verboten seien. Radwegnichtbenutzer werden dagegen verwarnet obwohl die Gehwegbenutzung um Größenordnungen gefährdender ist als das Befahren der Fahrbahn und letzteres um eine Größenordnung sicherer ist wie das Befahren des Radwegs ist.

Gefahrenkenntnis von Radfahrern verbessern Der wesentliche Punkt fehlt: Radfahren auf der Fahrbahn ist weitaus sicherer als das Fahren auf Radverkehrsanlagen, trotz des regelmäßig anzutreffenden Fehlverhaltens von Radfahrern sich im Rinnstein zu bewegen und Sicherheitsabstände nicht einzuhalten.

Ansonsten ist nur anzumerken das die Gefahren die Radfahrern nahegebracht werden sollen, alle samt durch Kraftfahrzeugführer verursacht werden. Sie sind in der Regel auch eine logische Folge des Separationskonzeptes. Im Rahmen der grundrechtlichen Erfordernisses das Probleme an der Ursache zu ändern sind und nicht die Symptome zu lindern sind ist zu hinterfragen ob Radfahrer die richtigen Ansprechpartner sind.

Mobilitätsausbildung Auch hier die Anmerkung der um sich greifenden Verkehrsphobie. Kinder sind fast vollständig von den Straßen verschwunden weil die Eltern *Angst* haben. Kinder dürfen ihre Mobilität oft nicht ausleben. Kinder werden von ihren Eltern gestresst im PKW gefahren was wiederum anderen Eltern oft zu der Beobachtung verleitet, das der Verkehr gefährlich sei¹⁴.

Aber, wesentliche Punkte der Mobilitätsausbildung ist es ein *realistisches* Gefühl für die Gefahren im Straßenverkehr zu erwerben, und das bedeutet erst einmal die Phobie vor dem motorisierten Verkehr¹⁵ abzulegen.

In der Mobilitätsausbildung sollten Radfahrer und Fußgänger dazu angehalten werden sich als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer zu fühlen, die mit gleichem Recht die öffentliche Verkehrsräume nutzen, wie Führer von KFZ auch. Dieses gilt natürlich auch für KFZ-Führer, sie haben zu lernen das Andere den Verkehrsraum ebenso nach ihrer Art und Fähigkeit, gleichberechtigt benutzen dürfen.

Polizeistreifen per Rad Gern, aber bitte ernstzunehmend. Also STV(Z)O konforme Räder, und als Tipp für das schnelle und sichere Radfahren: Tieflegeräder...

Ein Polizist, der nach STV[Z]O konformer Beleuchtung schaut, selbst aber keine am Dienstrad hat, ist nicht glaubwürdig.

Verbesserte Fahrzeugtechnik bei Fahrrädern Der ADFC Fachausschuß Technik befaßt sich seit Jahren mit dem Thema, insbesondere sind hier einige antiquierte Bestimmungen abzuschaffen, die Limitierung auf 3W und 6V Technik und so weiter.

2.4.6 (Monetäre) Fördermöglichkeiten für den Radverkehr

- Die direkte oder indirekte Koppelung von Landesfördermitteln an die Anordnung einer Benutzungspflicht von fahrbahnbegleitenden RVA sollte ersatzlos entfallen.
- Tempo 30 und Shared Space Konzepte sollten auch aus Sicht des Radverkehrs förderfähig sein.
- Die Prüfung, ob fahrbahnbegleitende benutzungspflichtige RVA den rechtlichen Anforderungen genügen, wie sie mit der Radfahnovelle seit dem 1.1.1998 zwingend wurde, ist in Teilen Thüringens nicht erfolgt. Oder es sind die Anforderungen zur Prüfung nicht hinreichend bekannt gewesen, in jedem Fall gibt es noch einige Blau ausgeschilderte Straßenteile die als Radweg offensichtlich nicht geeignet sind. Diese Prüfung sollte nachgeholt werden und damit viele unzumutbare Radwege von der Benutzungspflicht befreit werden.
- Darauf aufbauend sollte der Rückbau von ungeeigneten Radverkehrsanlagen förderfähig sein.

¹⁴Es ist allgemein bekannt das die KFZ-Führer, die vor Schulen zu schnell fahren in der Regel die Eltern sind, die ihre Kinder zur Schule bringen und lautstark fordern striktere Tempolimits einzuführen...

¹⁵Interessanterweise konzentriert sich diese Angst auf die Fahrzeuge, nicht die ausgebildeten und zertifizierten Führer der Fahrzeuge

2.4.7 Ordnungsrahmen und Zuständigkeiten

... Ländliche Wege ...

Ein wesentlicher Aspekt fehlt: die Oberflächenqualität sollte asphaltiert sein oder werden, insbesondere für touristische Routen und Routen die Verbindungsfunktion im Alltagsverkehr haben.

2.4.8 Öffentlichkeitsarbeit und Gesundheitsförderung

Wie im Abschnitt Förderung des Radverkehrs angedeutet, ist die bisher erfolgreiche Fördermöglichkeit die *Imageverbesserung* des Radfahrens und dieses geht einher mit einer Öffentlichkeitsarbeit die als Ziel die realistisch positive Darstellung des Radfahrens im gesellschaftlichen Kontext hat.

Grundsätzliche inhaltliche Aspekte dieser Imageförderung auf der medialen und kommunikativen Ebene sind:

- Werbung für das Radfahren
- Plakatkampagnen
- Darstellung öffentliche Vorbilder, die Radfahren in Ihren Alltag integriert haben
- Aktionen zum Radfahren und für Radfahrer (z.B. Radfahrer des Monats)
- Aufklärung über den Gesundheitsgewinn
- Aufklärung über gleichberechtigtes sicheres Fahren auf der Fahrbahn
- Darstellung der Kostenvergleiche, individuell und der sozialisierten Kosten im gesellschaftlichen Rahmen
- Darstellung der Leistungsfähigkeiten von Radfahrern
- Darstellung und Förderung Human Powered Vehicles (HPV) Entwicklungen

Hinweis: Es wurde mal nachgewiesen, das die Lebensjahre die durch die bessere Gesundheit in Folge des alltäglichen Radfahrens die Lebensjahre vielfach übersteigen, die infolge von Unfällen verloren gehen. Radfahren ist, ich erwähne es der Vollständigkeit halber, statistisch etwas sicherer wie die Nutzung von KFZ.

2.4.9 Baulastträgerübergreifendes Datenmanagement und Qualitätssicherung

2.5 Kommunale Maßnahmen

2.5.1 Handlungsfelder

2.5.2 Radverkehrsfreundliche Anwendung des Verkehrsrechts

Zur Tabelle Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen lfd. Nr. 7: Dies ist ein Streckenverbot, das Mofas z.B. nicht ausschliesst. Dieses Zeichen darf nur angewandt werden wenn eine konkrete hohe Gefahrenlage besteht, was eigentlich nie der Fall ist, wenn andere andere langsame motorisierte ein- und mehrspurige Fahrzeuge diesen Straßenabschnitt befahren dürfen.

Dieses Zeichen ist somit überflüssig.

Alltagsradfahrer bewegen sich, gerade ausserorts, in der Ebene mit 25-50km/h (Tiefliegeräder, Velomobile, Tadems). sie fahren damit im Bereich der bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeiten von Kleinkrafträdern. Hier nach dem Antrieb zu differenzieren ist willkürliche, unbegründete Ausgrenzung.

Zur lfd. Nr. 9: Die Fahrstreifenbreite sollte kleiner 3 m oder größer 4,5m sein, da bei 3,5m die notwendigen Sicherheitsabstände beim Überholen innerhalb des Fahrstreifens nicht eingehalten werden könne, ab etwa 4,5m geht es bei kooperativem Verhalten.

Zur Erinnerung: Sicherheitsabstand 80cm zum Fahrbahnrand, Lenkerbreite 70cm, Sicherheitsabstand 1,5m zum überholenden Fahrzeug. Das ergibt einen Raum von 3m der dem Radfahrer aus Sicherheitsgründen zusteht. Mit einem bis zu 1,5m breiten Kraftfahrzeug kann man somit innerhalb eines 4,5m Fahrstreifens überholen.

2.5.3 Beispiele für vorbildliche Lösungen und Aktivitäten

Gibt es für die Radfahrerweiche in Halle Untersuchungen der Unfallhäufigkeit und -schwere, ohne Radfahrstreifen, nach Anlage des Radfahrstreifens und nach Anlage der Weiche?

Für die besondere Berücksichtigung an Lichtsignalanlagen ist zu bemerken das in den verkehrlichen Regeln die LSA an das benutzte Fahrzeug gekoppelt ist und nicht an den benutzten Straßenteil. Dies führt z.B. bei einem Fußgängerüberweg dessen Fußgängerampel mit einem zusätzlichen Fahrradsymbol ausgestattet ist zu der bizarren Situation das der Radfahrer auf der Fahrbahn dieses Signal zu beachten hat.

2.6 Maßnahmen weiterer Akteure

2.6.1 Aufgabenträger ÖPNV und Verkehrsunternehmen

2.6.2 Tourismusorganisation

2.6.3 Arbeitgeber, Bürger, Vereine und Medien

Die Medien dienen in unserem Gesellschaftssystem der Aufklärung. Es ist daher auch Aufgabe der Medien eine Realitätsnahe Darstellung des Radfahrens und der Sicherheit von Radfahrern zu verbreiten, die verschiedenen gefährdenden Verhaltensweisen (s.o) anzuprangern und das sinnvolle Verhalten zu propagieren. Dazu brauchen die Medien Input und fachliche Rückkopplung¹⁶.

Hier ist ein sehr großen Potenzial an Radverkehrsförderung, da die Untersuchungen aus NRW tendenziell ergeben haben das ein vermitteltes positives Radfahrerbild sehr viel effektiver den Radverkehrsanteil zu erhöhen vermag, als es bauliche Maßnahmen können.

3 Radtouristisches Landesnetz

3.1 Zielgruppen

Es fehlt die Zielgruppe der sportlich ambitionierten Radfernwanderer, die am Tag mal eben zwischen 100 und 300km absolvieren, mit Durchschnittsgeschwindigkeiten über 25km/h bis über 40km/h und sich regelmäßig über die angebotenen Radfernwege *ärgern* und statt dessen gute Landesstraßen und Bundesstraßen ohne begleitende Radverkehrsanlagen bevorzugen - weil anders diese Leistungen nicht möglich sind.

¹⁶Dann hat das alljährliche Sommerlochthema 'RamboRadler' vielleicht auch mal ein Ende