

Radverkehr

Roland Schmitt, der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, beklagt, dass zügiges Radfahren in Böblingen kaum möglich ist. Er zeigt bei einer Tour durch die Stadt, an welchen Stellen Radler ausgebremst werden.

Radfahrer müssen absteigen und warten

Böblingen Das einzig Konstante bei einer Radtour durch die Stadt ist die Unterbrechung.
Von Marc Schieferecke

Roland Schmitt steigt vom Rad. „Das muss ich fotografieren“, sagt er. An einem provisorisch aufgestellten Mast hängen Verkehrsschilder. Eins davon ist das weiße Fahrrad auf blauem Grund. Es signalisiert die Pflicht, den Radweg zu benutzen. Dieser Pflicht kann niemand nachkommen. Denn der Weg endet zwei Meter hinter dem Schild an einem Zaun, der vor dem Sturz in eine Baugrube schützt.

Das passt zum Thema dieser Tour. Schmitt ist der Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) für Böblingen und Sindelfingen. Jüngst ist er mit Klagen über Kuriositäten auf einem 50 Meter langen Stück Radweg in die Schlagzeilen gekommen, aber das sind nur 50 Meter von etlichen Kilometern. Die Stadt Böblingen scheint Radfahrer nicht nur mit jenem versehentlich aufgehängten

Verkehrsschild zu veräppeln. Das Radfahren „ist in Sindelfingen nicht viel besser, aber die Stadtverwaltung ist viel aufgeschlossener“, sagt Roland Schmitt. Im Böblinger Rathaus sei zwar ein Konzept für den Radverkehr ausgearbeitet worden, „aber das verstaubt in der Schublade“.

Vor vier Jahren ist er dem Fahrrad-Club beigetreten, aus einer Not heraus. Er arbeitete damals auf dem Stuttgarter Killesberg. Bei der Autofahrt dort

hin steckte er stets im Stau. Um die Strecke mit Bus und Bahn zurückzulegen, empfiehlt der Verkehrsverbund einmaliges Umsteigen mit 20 Minuten Fußmarsch oder zweimaliges Umsteigen mit zehn Minuten Fußmarsch. „Es blieb eigentlich nur das Fahrrad“, sagt Schmitt. So wurde er zum Alltagsradler, der das Fahrrad nutzt wie andere das Auto – und ebenso zügig wie die Autofahrer ankommen will.

Den Arbeitsplatz hat Schmitt gewechselt, den Weg zur Arbeit radelt er noch immer mit einem Pedelec. Die mit Elektromotorenkraft unterstützten Räder erreichen 25 Stundenkilometer, ohne dass dem Fahrer ein Tropfen Schweiß aus den Poren perlt. Ein Aufprall mit dieser Geschwindigkeit entspricht einem Sturz aus zweieinhalb Metern Höhe. In diesem Sinne scheint die Stadt besorgt um ihre Radfahrer, denn



Hinter dem Einkaufszentrum Mercaden wäre reichlich Platz, dennoch gönnt die Stadt den Radfahrern keinen eigenen Weg. Foto: factum/Weise

das einzig Konstante bei der Tour durch Böblingen ist die Unterbrechung.

Radwege beginnen oder enden im Nichts. Selten vergeht mehr als eine Minute, ohne dass Radfahrer an Ampeln absteigen, die Straße überqueren und auf der anderen Seite weiterradeln sollen. Eine solche Stelle ist an der Wolfgang-Brumme-Allee, der Hauptverbindung zwischen Böblingen und Sindelfingen. Radfahrer haben an der Ampel Gelegenheit nachzudenken, warum während der Wartezeit ihr Blick auf dem Autotempel Motorworld ruht. Allerdings fährt so gut wie jeder geradeaus auf dem Gehweg weiter, verbotswidrig.

Was für Fußgänger und Radler keine größere Gefahr birgt als an anderer Stelle. Um ein Radwegenetz vorzuweisen, hat die Stadt etliche Gehwege zu Radwegen erklärt. Der Gesetzgeber gebietet Radlern, auf ihnen zu fahren, aber nach den Vorgaben des Gesetzgebers sind sie dafür zu schmal. Zügige Fahrt ist unmöglich, überdies nicht zu empfehlen, denn Autofahrer

rechnen nicht damit, dass Fußgänger mit 25 Stundenkilometern nahen. Schmitt hält an der Herrenberger Straße, auf der Seite, auf der das Radfahren verboten ist. Gegenüber warten Autofahrer an einer Tankstelle auf eine Lücke im Verkehr. „Nach rechts guckt natürlich keiner“, sagt Schmitt. In Stuttgart sind solche Gefahrenstellen gelegentlich sogar mit Ampeln gesichert.

Ein Stück weiter stadtauswärts droht ebenfalls Gefahr, von anderen Radfahrern. Der Weg ist breit genug, aber den Blick nach rechts versperrt eine Hecke. In sie sind Lücken geschnitten. Biegt hier ein Radfahrer im falschen Moment ein, ist der Zusammenstoß unvermeidbar.

Auf Schmitts Forderungen nach einem besseren Wegenetz lässt die Stadtverwaltung gewohnheitsmäßig wissen, es sei eben schwierig, eine fürs Auto entworfene Stadt fahrradgerecht umzubauen. Allerdings ist auch dort, wo dies möglich gewesen wäre, wenig Wille erkennbar. Die Straßen rund ums Einkaufszentrum Mercaden sind erst

neu gebaut worden. Am Elbenplatz „hätte man eine absolut gute Radwegelösung machen können“, sagt Schmitt, „aber man hat Kurzzeitparkplätze vorgezogen“.

Auf der Rückseite des Einkaufszentrums trennt ein mehrere Meter breiter Pflasterstreifen die Auto-Fahrsuren. Richtung stadteinwärts werden die Radler auf die Straße verwiesen. Richtung stadtauswärts verläuft ein Gehweg neben einem gemischten Geh- und Radweg. Dazwischen stehen Pflanzenkübel. „Hier hätte es Platz ohne Ende gegeben“, sagt Schmitt. Er wurde für vieles genutzt, nicht für Radwege.

Die Tour endet auf der Tübinger Straße. Hier gäbe es Gelegenheit, guten Willen zu verbauen. „Das ist eine alte Bundesstraße“, sagt Schmitt. Der Verkehr fließt längst über eine Umfahrung, aber die Spuren sind noch immer so breit, als müssten sich über sie Autokolonnen wälzen. Was der ADFC-Vorsitzende beim Blick auf die Straße denkt, formuliert er diesmal freundlich: „Für den Radverkehr hat Böblingen viel Potenzial“.

Das Fahrrad im freundlichen Licht

S. 2,
17.08.16

Böblingen Vor einem Jahr ist der Landkreis der Initiative Radkultur beigetreten. Seither wird vor allem geworben. Von Marc Schieferecke

Seit einem Jahr zählt die Förderung des Radverkehrs offiziell zu den Zielen des Landkreises Böblingen. Der Kreis mit seinem radbegeisterten Landrat Roland Bernhard an der Spitze ist vor zwölf Monaten der Initiative „Radkultur“ beigetreten, mit der das Land mehr Menschen von den Vorteilen der Fortbewegung auf zwei Rädern begeistern will. Finanziell unterstützt das Verkehrsministerium das

ben, sondern auch ein zügiges und vor allem sicheres Vorankommen auf neuen Radwegen ermöglicht werden. Immerhin verunglückten kreisweit pro Jahr rund 300 Radfahrer im Straßenverkehr. Grundlage künftiger Planungen ist ein 120 Seiten



in einigen Aspekten von denen des Freizeitradverkehrs“, vermerkt das Büro gleich eingangs. Lediglich acht bis neun Prozent der Wege legen die Bewohner des Landkreises bisher mit dem Fahrrad zurück. Dieser Anteil soll bis 2025 auf 20 Prozent steigen. Dies entspricht dem Ziel, das die Bundesregierung in ihrem nationalen Radverkehrsplan für ganz Deutschland festgeschrieben hat. Vereinzelt Regionen sind allerdings weitaus ehrgeiziger. An der Spitze steht das Münsterland, das bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 40 Prozent erreichen will.

RICHTLINIEN RUND UMS RAD

Rechtsprechung Wo Gemeinden eigens Radwege ausgewiesen haben, dürfen Radfahrer nicht auf der Straße fahren, auch wenn ihnen dies sinnvoller scheint oder sie schneller ans Ziel führt. Bis zu einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Jahr 2010 galt, dass Radfahrer grundsätzlich nicht auf der Straße fahren dürfen, wo Alternativen vorhanden sind. Die Richter kehrten gleichsam die Beweislast um. Sie urteilten, dass Radfahrer grundsätzlich auf der Straße fahren dürfen, nur ausnahmsweise darf eine Gemeinde das Gegenteil verfügen. In der Praxis hat das Urteil kaum Auswirkungen.

Richtlinien Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, sind Fußgänger, Radfahrer und Autoverkehr grundsätzlich zu trennen.

halb Metern Höhe. In diesem Sinne scheint die Stadt besorgt um ihre Radfahrer, denn

schmal. Zügige Fahrt ist unmöglich, überdies nicht zu empfehlen, denn Autofahrer

aus dem, wo dies möglich gewesen wäre, wenig Wille erkennbar. Die Straßen rund ums Einkaufszentrum Mercaden sind erst

sitzende beim Blick auf die Straße denkt, formuliert er diesmal freundlich: „Für den Radverkehr hat Böblingen viel Potenzial“.

Das Fahrrad im freundlichen Licht St. Z., 17.08.16

Böblingen Vor einem Jahr ist der Landkreis der Initiative Radkultur beigetreten. Seither wird vor allem geworben. Von Marc Schieferecke

Seit einem Jahr zählt die Förderung des Radverkehrs offiziell zu den Zielen des Landkreises Böblingen. Der Kreis mit seinem radbegeisterten Landrat Roland Bernhard an der Spitze ist vor zwölf Monaten der Initiative „Radkultur“ beigetreten, mit der das Land mehr Menschen von den Vorteilen der Fortbewegung auf zwei Rädern begeistern will. Finanziell unterstützt das Verkehrsministerium das Anliegen nicht allzu großzügig. 110 000 Euro Zuschuss hatte der Landkreis im vergangenen Jahr für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung. Dieses Jahr sind 70 000 Euro aus dem eigenen Etat der Werbung dem Zweirad gewidmet.

Und das ist wörtlich zu nehmen: Das Geld fließt für Aktionen, die das Fahrrad in freundlichem Licht erscheinen lassen sollen. Dazu zählen 14 kostenlose Sicherheitschecks, bei denen Räder geprüft und kleine Wartungsarbeiten erledigt werden. Mitte Juli hat die Aktion Schultournee begonnen. Fünft- und Sechstklässler lernen, sich sicher im Straßenverkehr zu bewegen und ihr Fahrrad zu reparieren. Im Herbst folgen Aktionstage an Grundschulen. Das Interesse scheint vorhanden. Im Mai überraschte die Teilnehmerzahl bei einer Schnitzeljagd mit dem Fahrrad. Eine 58 Kilometer lange Tour mit kulinarischen Zwischenstopps im September war flugs ausgebucht.

Um mehr Menschen davon zu überzeugen, dass das Fahrrad als Alternative zum Auto taugt, soll allerdings nicht nur gewor-

ben, sondern auch ein züiges und vor allem sicheres Vorankommen auf neuen Radwegen ermöglicht werden. Immerhin verunglückten kreisweit pro Jahr rund 300 Radfahrer im Straßenverkehr. Grundlage künftiger Planungen ist ein 120 Seiten umfassendes Gutachten des Kölner Planungsbüros Via. In ihm sind unter anderem die Ziele für das Jahr 2025 festgeschrieben.

„Die Ansprüche des Alltagsradverkehrs unterscheiden sich vor allem in Hinblick auf Führung und Ausgestaltung der Radwege



Der radbegeisterte Landrat. Foto: factum/Weise

in einigen Aspekten von denen des Freizeitradverkehrs“, vermerkt das Büro gleich eingangs. Lediglich acht bis neun Prozent der Wege legen die Bewohner des Landkreises bisher mit dem Fahrrad zurück. Dieser Anteil soll bis 2025 auf 20 Prozent steigen. Dies entspricht dem Ziel, das die Bundesregierung in ihrem nationalen Radverkehrsplan für ganz Deutschland festgeschrieben hat. Vereinzelte Regionen sind allerdings weitaus ehrgeiziger. An der Spitze steht das Münsterland, das bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 40 Prozent erreichen will.

Auch die Böblinger Ziele werden „ohne durchgreifende Verbesserungen der Angebote nicht erreichbar sein“, vermerkten die Gutachter. Zunächst sollen bestehende Radwege gemäß den bundesweit gültigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ umgebaut werden. Welche Aufgaben und Ausgaben allein dabei zu bewältigen sind, lässt eine Radtour durch Böblingen (siehe Text oben) genauso erahnen wie ein Blick ins ehrgeizige Radwegkonzept der Stadt Herrenberg. Dort entspricht so gut wie kein Radweg den Richtlinien. Im gesamten Kreis verlaufen Radwege über 990 Kilometer Strecke. Die Gutachter haben 599 Stellen aufgelistet, an denen sie Umbauten für nötig halten. Die Kosten dafür schätzen sie auf 16,5 Millionen Euro.

RICHTLINIEN RUND UMS RAD

Rechtsprechung Wo Gemeinden eigens Radwege ausgewiesen haben, dürfen Radfahrer nicht auf der Straße fahren, auch wenn ihnen dies sinnvoller scheint oder sie schneller ans Ziel führt. Bis zu einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Jahr 2010 galt, dass Radfahrer grundsätzlich nicht auf der Straße fahren dürfen, wo Alternativen vorhanden sind. Die Richter kehrten gleichsam die Beweislast um. Sie urteilten, dass Radfahrer grundsätzlich auf der Straße fahren dürfen, nur ausnahmsweise darf eine Gemeinde das Gegenteil verfügen. In der Praxis hat das Urteil kaum Auswirkungen.

Richtlinien Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, sind Fußgänger, Radfahrer und Autoverkehr grundsätzlich zu trennen. Um die dazu gehörigen Mindestabstände einzuhalten, müssen Straßen allerdings mindestens sieben Meter breit oder entsprechend verbreiterbar sein. Innerorts ist für einspurige Radwege eine Breite von 1,50 Meter empfohlen. Zu parkenden Autos soll ein Mindestabstand von einem halben Meter gewährleistet sein. Wo Fußgänger und Radfahrer sich einen Weg teilen, muss eine Mindestbreite von 2,50 Meter zur Verfügung stehen. Außerorts soll ein Sicherheitsstreifen von 1,75 Meter Fußgänger und Radfahrer vom Autoverkehr trennen.

Sicherheit Gemeinsame Geh- und Radwege sind gemäß Unfallstatistik gefährlicher als die Fahrt auf der Straße, weil an Kreuzungen und Einfahrten Autofahrer nicht mit Radfahrern rechnen, sondern lediglich mit Fußgängern. Gefahrenträchtig sind auch Radwege, die in beide Richtungen befahren werden, weil Autofahrer, die nach rechts abbiegen wollen, sich ausschließlich auf den von links kommenden Autoverkehr konzentrieren. Als sicherster Radweg gilt der einspurige, per Markierung abgehobene Streifen auf der Straße. eck