Kein Allheilmittel

ADFC-Experte Johannes Bruns über FAHRRADSTRASSEN *zwischen Gewinn und Murks*

Die Grünen in Lörrach fordern einen Ausbau der Fahrradstraßen. In Freiburg hat man bereits mit 14 Vorrangstraßen für Radler Erfahrungen. Gute wie schlechte. Johannes Bruns vom dortigen ADFC sagt, wann sie funktionieren.

Die Lörracher IG Velo will die Bergstraße als Pendlerroute zur Fahrradstraße machen. Doch Schulder allein machen noch keine sichere Fahrradroute, weiß Johannes Bruns, Vorsitzender des Fahrradclubs ADFC in Freiburg. FOTOS: GRA/BAMBERGER

Herr Bruns, sind Fahrradstraßen eine Erfolgsgeschichte?

Wo sie funktionieren, sind sie eine sehr gute Sache. Man kann dadurch etwas im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer verändern und den Fahrradverkehr wirklich fördern. Sie sind Vorfahrtstraßen – was sie freilich auch für manche Autofahrer attraktiv macht. Sie erlauben vor allem schnelles und sicheres Radfahren – auch Nebeneinander und ohne Diskussionen. Man spricht da von Safety by numbers, also mehr Sicherheit durch große Sichtbarkeit im Verkehr. Sie sind auch auf dem Vormarsch, in Bremen etwa plant man gerade ein ganzes Viertel nur mit Fahrradstraßen. Sie funktionieren aber nicht automatisch: Die Basler Straße in Freiburg ist jetzt zum Beispiel wieder eine normale Anliegerstraße, die so aber noch viel weniger funktioniert, weil Autofahrer die Radler jagen.

Was braucht es also, damit eine Fahrradstraße funktioniert?

Zunächst ein Radverkehrskonzept mit bedarfsorientierter Linienführung. Für diese Linien können Fahrradstraßen perfekte Bausteine sein. Laut Straßenverkehrsordnung dürfen sie auch nur dort eingerichtet werden, wo das Rad das vorherrschende Verkehrsmittel ist.

Oder werden soll.

Das ist eine Henne-und-Ei-Diskussion: Oft kann man wirklich erst mit geeigneter Verkehrsführung die Nutzung erzeugen, die die Einrichtung rechtfertigt. Das kann auch gut gehen.

Aber noch mal zur Ausgangsfrage: Wie funktioniert's?

Man braucht eine bestimmte Straßenbreite, auf der sich der Radverkehr behaupten oder durchsetzen kann.

Aber sollen Fahrradstraßen nicht gerade das sicherstellen?

In der Reinform erlaubt die Fahrradstraße keinen Autoverkehr. Doch die Regelfahrradstraße, die man kennt, erlaubt Autoverkehr für Anlieger und Busse. Und dann braucht sie eine gewisse Breite. In Freiburg fährt am Rotteckring an der Universitätsbibliothek bald die Straßenbahn. Die Fahrradstraße wurde dadurch viel zu schmal: Weil Autos kaum überholen können, gibt das Druck und Stress. Jetzt fahren die Radler alle hintereinander im Rinnstein. Das läuft schief. Wichtig ist auch, dass Fahrradstraßen deutlich erkennbar sind, etwa durch große Fahrbahnmarkierungen oder sogenannte Tore, die signalisieren, dass nun etwas anderes kommt. Da können schon Blumenkübel helfen und eine Ein- und Ausfahrtsituation schaffen.

Sehen Sie noch andere wichtige Voraussetzungen?

Ganz entscheidend ist, dass es keinen Schleich- und Durchgangsverkehr gibt oder man diesen massiv einschränkt. Autofahrer, die auf solchen Schleichwegen Zeit gewinnen wollen, treten dem Radverkehr gegenüber oft aggressiv auf. Das muss man verhindern, sonst funktioniert es nicht.

Beim Thema Aggression sehen aber vor allem Fußgänger die Radler ganz vorne. Kennen Sie diese Diskussionen auch aus Freiburg?

Ja, natürlich. Es gab zum Beispiel in der Hindenburgstraße an der Dreisam Beschwerden von Anwohnern, dass sie bei 6000 Radfahrern pro Stunde die Straße kaum noch überqueren können. Mit Querungshilfen, also Mittelinseln kann man dem Fußverkehr aber leicht helfen.

Man sieht in Freiburg auch Fahrradstraßen, zum Beispiel zwischen Blauer Brücke und Uni, die morgens mit Lastwagen, Müllautos und Pkw verstopft sind. Ist so eine Straße nicht Mobilitätskosmetik?

Das ist eigentlich keine Fahrradstraße, sondern eine Parkraumsituation, die man dem Radverkehr zur Verfügung gestellt hat. Rechts und links wird ja noch geparkt, dadurch ist die Straße viel zu eng, bis dahin, wo Radverkehr nicht mehr sinnvoll möglich ist. Beim Thema Anlieferungsverkehr zeigen Städte in Belgien und Holland, dass es intelligentere Konzepte gibt. Es ist ja eigentlich unsinnig, so große Fahrzeuge in die engen Innenstädte zu lassen. Eigentlich müsste man Straßen vom Rand her planen: Zuerst den Fußgängerweg, dann eine ausreichend breite Fahrbahn für einen sicheren Rad- und Autoverkehr. Nur wenn dann noch Platz ist, kann ich auch noch Parkplätze erlauben. Anstatt einen letztlich für den Radverkehr gefährlichen Kompromiss zu suchen.

Leider bestehen aber die meisten Straßen schon, und in der Stadt ist Platz kostbar.

Dann muss man eben ehrlich sagen, dass man es nicht hinbekommt, sonst bleibt es bei Murks. **DAS GESPRÄCH FÜHRTE RENÉ ZIPPERLEN**

WAR NOCH WAS?