

ADFC-Programm für ein fahrradfreundliches Bochum

Zu Teil 2: Das 10-Punkte-Konzept



Was will die "Radfahrer-Hölle" Bochum in der AGFS?

Eine Bewerbung der Stadt Bochum bei der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V." (AGFS) ist ohne eine breite politische Unterstützung des Vorhabens durch Oberbürgermeisterin, Stadtrat, Bezirksvertretungen, Fraktionen, Parteien und Verwaltung sinnlos und unredlich. Bevor man Konzepte erstellt, muss man den Willen haben, diese Konzepte auch umzusetzen. Davon ist bis heute in Bochum nichts zu sehen und zu hören.

Die Stadt Bochum hat sich vielmehr in den letzten Jahren in den Augen der Öffentlichkeit als "Radfahrer-Hölle" (WAZ), "Fahrrad-Wüste" (WDR) und als Paradebeispiel für "Radweg-Irrsinn im Revier" (Bild) präsentiert. Die Referenten bei dem von der Stadt Bochum veranstalteten Symposium "Radfahren in Bochum - aber sicher" haben der Stadt unisono attestiert, sie stehe, was den Radverkehr angeht "ganz am Anfang". Und das seit über zwanzig Jahren!

Im März 2009 hat der Agenda 21 Arbeitskreis Verkehr die Stadt über einen Bürgerantrag gezwungen, endlich Farbe zu bekennen. Dem waren seit 2006 mehrere Initiativen der Agenda 21 vorausgegangen, die seitens der Stadt Bochum ohne Antwort blieben. Seit Mitte 2009 arbeitet die Verwaltung der Stadt Bochum - notgedrungen und politisch alleingelassen - an einem Bewerbungskonzept für die AGFS, das sie selbst für "engagiert" hält, das dem Vergleich mit den Konzepten wirklich fahrradfreundlicher Städte aber nicht gewachsen ist. Was Bochum für fahrradfreundlich hält, ist anderswo längst Schnee von gestern.



Nahmobilität geht vor

Grundlegend für ein fahrradfreundliches Bochum ist das von der AGFS zum Leitbild erklärte Konzept der Nahmobilität als Grundprinzip der Verkehrsplanung. Eine fahrradfreundliche Stadt lädt flächendeckend - jederzeit, jedermann und überall - zum Rad fahren ein. "Speed kills". In der Verkehrsplanung kommen daher zuerst die Fußgänger, dann die Radfahrer und der öffentliche Nahverkehr, danach der motorisierte Individualverkehr. Gefahrenpotentiale lassen sich am einfachsten durch die Reduzierung der Spitzengeschwindigkeiten beseitigen. Wenn sonst nichts geht: Tempo 30 geht immer.

Radverkehrsanlagen dürfen laut StVO nie zu Lasten des Fußgängerverkehrs gehen. Gehwege müssen laut StVO mindestens zwei Meter breit sein. Der ruhende Kfz-Verkehr gehört nicht auf die Fahrbahn und ganz sicher nicht auf Rad- oder Gehwege. Radwege an Straßen sind Ausnahmen. Sie sind nur dann zulässig, wenn Radfahrer durch den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn nachweislich und unvermeidbar besonders gefährdet werden. Wenn Radwege angelegt werden, muss kategorisch ausgeschlossen sein, dass Radfahrer durch den Radweg gefährdet werden.



Radwege: ja, aber ...

Die daraus abzuleitenden Anforderungen an Radwege lassen sich in zwei Punkten zusammenfassen:

1. Radwege beginnen und enden auf der Fahrbahn.

Fahrräder sind Fahrzeuge. Fahrzeuge müssen laut StVO die Fahrbahn benutzen. Also müssen Radwege auf

der Fahrbahn beginnen und enden. Bei Radverkehrstreifen ist diese Anforderung per se eingehalten.

2. Die Entwurfsgeschwindigkeit für Radwege beträgt 25 km/h.

Der Gesetzgeber hat die Höchstgeschwindigkeit für Fahrräder mit Hilfsmotor auf 25 km/h begrenzt. Dieselbe Obergrenze gilt für Fahrräder mit elektrischem Hilfsantrieb (Pedelecs). Dahinter steht die realistische Annahme, dass Radfahrer mit Fahrrädern ohne Hilfsantriebe in der Ebene in der Regel nicht schneller als 25 km/h fahren. Also sind Radwege durchgehend für diese Geschwindigkeit zu bauen. Sonst wären sie ungeeignet für Fahrräder. Diese Entwurfsgeschwindigkeit ist insbesondere auch am Radweg-Anfang, am Radweg-Ende und an Kreuzungen und Einmündungen zu gewährleisten. Da Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr immer mit weit höheren Entwurfsgeschwindigkeiten geplant werden, ist diese Anforderung mit Radverkehrstreifen auf der Fahrbahn per se eingehalten.



Radverkehrstreifen sind billiger und besser

Radverkehrstreifen sind also nicht nur billig und einfach herzustellen, sie sind - im Gegensatz zu gehwegseitigen Radwegen - auch mit einfachsten Mittel verkehrssicher zu gestalten.



Das 10-Punkte-Programm

Der ADFC Bochum beschreibt in den folgenden zehn Punkten ein Rahmenkonzept, das die Mindestanforderungen für ein fahrradfreundliches Bochum vorgibt. Mit diesem Konzept bestimmen wir das Anforderungsniveau für eine Bewerbung bei der AGFS. Darüber hinaus gibt es weite Spielräume, unter diesem Niveau gibt es kein fahrradfreundliches Bochum.

Zu Teil 2: Das 10-Punkte-Konzept