

Agenda 21: Allgemeines zum Radverkehr

"Zweck der lokalen Agenda 21 ist es, ein am Leitbild für die künftige Entwicklung der Kommune orientiertes Handlungsprogramm zu entwickeln. Eine lokale Agenda 21 ist ein langfristiger, kommunaler Aktionsplan, in den es gilt, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung gleichermaßen mit einzubeziehen wie die Erhaltung und Pflege ihrer natürlichen Ressourcen. Auf diese Weise sollen ... kumulative kommunale Effekte mit globalen Auswirkungen entstehen." (1)

Auch der ADFC setzt auf die konstruktive Zusammenarbeit mit anderen Stellen, was sogar in der Satzung festgeschrieben ist (2).

"Siedlungen sollen sich so entwickeln, daß sie wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen Anforderungen in gleicher Weise gerecht werden... Städte müssen ihre ... Rolle neu definieren: Als Orte der Kommunikation, des Austausches, der Vielfalt und der Toleranz, vor allem aber auch als Orte, in denen man sich angstfrei bewegen und in denen Männer und Frauen in gleicher Weise ihre Persönlichkeit in Freiheit entfalten können." (3)

Die angstfreie Entfaltung des Radfahrens in Wehrheim ist ein durchaus ernst zu nehmendes Ziel. Fahrraddiebstahl, Rechtsunsicherheiten, aggressives Verkehrsumfeld und die subjektive Angst der Radler, den Unbill der Umwelt schutzlos ausgeliefert zu sein sind prägende Faktoren. Andererseits gibt es Ängste anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern, die, dank der Yellow Press, ständig neu geschürt werden. In der Öffentlichkeit gibt es verschiedene Fahrradklischees:

- die mountainbikenden Freizeit-Sportler
- die einkaufsradelnde Frau
- die lahmen Rentner
- die flott strampelnden Studenten
- die rowdiehaften Schüler
- die geplanten Familienausflügler,

um nur die prägnantesten Gruppen zu nennen, die im Rahmen der ADFC-Arbeit vertreten werden.

Die Fahrräder dieser Personen unterscheiden sich genauso wie die Lebenssituation der Menschen. Sie sagen nichts über die politische Einstellung, finanzielle Situation, Nationalität oder Charakter. Allen gemeinsam ist aber die Sorge, im Straßenverkehr sicher ans Ziel zu kommen, Schnellstraßen zu queren und Busse oder Lkw im Nacken zu spüren.

Ziel muß es daher sein, auf eine Reduzierung nicht notwendigen Kfz-Verkehrs hinzuwirken, der einerseits subjektiv je nach Personenkreis als mehr oder weniger bedrohlich empfunden wird, andererseits auch ein großes Potential zur Verringerung von Umweltbelastungen bietet.

Beim Sicherheitsaspekt wird oft wird die Argumentation geführt, daß gerade Kinder mit dem Auto transportiert werden müssen, weil es sonst zu gefährlich wäre. Daß man aber selbst mit genau dieser Verhaltensweise dafür sorgt, daß dieses Gefährdungspotential erst vorhanden ist, ist dabei nicht im Bewußtsein. Dies kann nur geändert werden, indem einerseits Wege für Fußgänger und Radfahrer sicherer werden, andererseits die Benutzung des Kfz für solche Wege (i.d.R. auch noch Kurzstreckenfahrten) nicht mehr so attraktiv ist. Beide Aspekte sind im unmittelbaren Zusammenhang zu sehen. Nur die Veränderung eines dieser Aspekte allein kann daher keine positive Änderung im Sinne der Agenda 21 bewirken.

Für die Belastung der Umwelt durch Schadstoffe und Lärm ist festzustellen: Rund 50% aller Kfz-Fahrten finden im Bereich bis zu 5 km statt. Unter anderem bedingt dies als Nachteil hohe Schadstoff-Emissionen, da der Motor nicht richtig warm läuft, in der Folge nicht optimal arbeiten und verbrennen kann (sogar bei optimaler Einstellung). Auch ein Katalysator entfaltet erst ab 3-4

km seine Wirkung. Solche Kurzstreckenfahrten sind kein ressourcenschonender Umgang mit der Natur, auf eine Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmittel ist hinzuwirken.

Die Prioritäten im Kurzstrecken-Verkehr müssen daher neu gesetzt werden. Bislang steht im Vordergrund aller Planungen die möglichst umfassende Erreichbarkeit aller Einrichtungen/Ziele innerorts mit dem privaten Kfz, andere Verkehrsmittel werden im Zweifeln prioritär zurückgestellt.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind gleichzeitig auch immer im Zusammenhang mit der vorhandenen hohen Bequemlichkeit für den Kfz-Verkehr zu sehen, d.h. eine reine Förderung des Radverkehrs reicht zur positiven Veränderung der genannten Problematiken nicht aus.

Die Erreichbarkeit von Einrichtungen/Zielen mit dem Kfz soll gesichert bleiben (außer in Fußgängerzonen selbstverständlich), allerdings nicht mehr auf so hohem Niveau wie zur Zeit. Konkret heißt dies, daß eine Einrichtung/ein Ziel nicht von jeder Richtung aus mit dem Kfz an- und abzufahren sein muß - eine Richtung reicht völlig. Wenn es notwendig ist, kann also die Kfz-Benutzung gewählt werden. Ansonsten soll bei anderen umweltfreundlicheren Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV) die Erreichbarkeit bequemer werden, d.h. hier sind möglichst viele Verbindungen herzustellen, bei Konflikten mit dem Kfz-Verkehr zu Lasten von Zweirichtungsverkehr für Kfz.

Fußnoten

(1) Aus: "Lokale Agenda 21", Schriftenreihe "Forschung des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau", Heft Nr. 499, veröffentlicht 11/1996 (Seite 4).

(2) §2 Zweck und Aufgaben, Abs. 2 der Satzungen des ADFC-Bundes-, Landes, Kreis- und Ortsverbandes.

(3) Prof. Dr. Klaus Töpfer, MdB, Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in "Lokale Agenda 21", Schriftenreihe "Forschung des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau", Heft Nr. 499, veröffentlicht 11/1996

Grundsätzlichen Zielsetzungen für den innerörtlichen Kurzstreckenbereich

Grundsätzliches Verständnis zum Thema Radverkehr

Der Radverkehr ist als Individualverkehr zu begreifen und kann in zwei große Themengebiete unterteilt werden: Den Berufs- und Einkaufsverkehr und den Freizeitverkehr. Beide Themengebiete sind im Usinger Land gleichermaßen von Bedeutung.

Anforderungen des Berufs- und Einkaufsverkehrs

- direkte, schnelle Verbindungen, Umwege finden keine Akzeptanz
- soziale Sicherheit, d.h. gute Einsehbarkeit, keine Führung hinter Hecken und in Waldstücken
- Integration mit anderen Verkehrsarten
- sehr gute Wegqualität
- Standards der StVO sind anzuwenden
- flüssige Lösungen insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen
- Wegequalität und -führung muß die Benutzung von Kinder- oder Transportanhängern zulassen (keine Absperrgitter, größere Aufstellflächen bei Einfädelungen/Querungen von Straßen, keine zu engen Kurven)

Anforderungen des Freizeitverkehrs/Tourismus

- ruhige, landschaftlich reizvolle Wege
- autoarm bzw. autofrei
- Umwege werden deutlich leichter akzeptiert
- Wegqualität kann geringer sein
- die Standards der StVO sind für solche Wege nicht unbedingt Maßstab, für einen auf Tourismus angelegten Verkehr aber anzustreben

Gemeinsame Anforderungen

Für Berufs-/Einkaufsverkehr und für den Freizeitverkehr/Tourismus ist eine radfahrgerechte Beschilderung erforderlich. Die Beschilderung soll entsprechend der z.Z. im Hochtaunuskreis in Ausarbeitung befindlichen Wegweisung überall EINHEITLICH erfolgen.

Das entsprechende Konzept sieht die Ausweisung von Nahzielen und mindestens einem Fernziel jeweils mit Kilometerangaben vor. Im Wald sollen Holzschilder, ansonsten die Schilder der Hessenradwege (weißes Schild mit grüner Schrift) verwendet werden.

Die Beschilderung bereits vorhandener Wege ist entsprechend der im Hochtaunuskreis vorgesehenen Beschilderungsart sofort anzugehen.

Allgemein soll der Grundsatz gelten, daß für den Radverkehr ein Netz wie für den Kfz-Verkehr vorhanden sein soll, d.h. an Bundes-, Landes- und Kreisstraße im überörtlichen Bereich auch ein Radweg sein soll. Dieses Ziel ist langfristig zu realisieren, jedoch zumindest bei jedem Straßenum- oder -neubau gleich umzusetzen.