

# Kauft Radfahrstreifen

## Wo das Geld hinmuss

Wer mit den vorhandenen Finanzmitteln den größtmöglichen Nutzen erzielen will, muss sich vom klassischen Radweg verabschieden.

### Zu viele Radwege

Viele RadfahrerInnen freuen sich, wenn ein Radweg eine neue Oberfläche bekommt. Auf dem fährt es sich angenehmer als auf der alten Holperstrecke. Hamburg besitzt aber ein sehr dichtes Netz von Radwegen, von denen jährlich nur ein geringer Teil instand gesetzt wird. Somit kommt jeder Radweg nur alle paar Jahrzehnte dran, ist aber häufig bereits nach wenigen Jahren kaputt und nur noch schlecht benutzbar. Wir finden an zahlreichen Hauptstraßen Radwege, die gefährliche Wurzelaufwerfungen, abgesackte Pflastersteine, Kanten an Schachtdeckeln und ähnliche Gefahren bergen.

Der an so vielen Stellen offensichtliche Reparaturbedarf führt bei den Behörden zu Aktionismus: Sie lassen möglichst viele Kilometer Radweg-Oberfläche erneuern und vielleicht noch die Breite aufs vorgeschriebene Mindestmaß erweitern. Radwege, die erst einmal auf diese Weise saniert sind, bleiben lange bestehen. Auch gefährliche Linienführungen, mangelnde Sichtbeziehungen und ungeeignete Ampelanlagen sind dann für weitere Jahre festgeschrieben.

Und hier liegt die Problematik: Radwegsanierung bedeutet viel Geld auszugeben für Infrastruktur, die gefährlicher und unattraktiver ist, als es möglich wäre. Damit ist das Gegenteil von Radverkehrsförderung erreicht.

### Qualität vor Quantität

Das Netz der Radverkehrsanlagen muss auf ein unterhaltbares Minimum reduziert werden. Nur so ist es an die Erfordernisse des modernen Radver-

*Radfahrer bahnen sich ihre eigenen Wege oder bekommen bei Dunkelheit schon mal einen heftigen Schlag auf den Lenker.*

*Solche Zustände bleiben dann auch an Hauptverkehrsstraßen über Jahrzehnte bestehen, weil der Radweg noch nicht »wieder dran« ist.*



Neue Radwegoberflächen lassen sich zwar eine Zeit lang besser befahren als alte ...



... Problemstellen bleiben bei reiner Oberflächensanierung aber bestehen und beeinträchtigen Sicherheit und Komfort.



Nach wenigen Jahren – manchmal schon nach Monaten – zeigt die Oberfläche erste Verwerfungen. Die Fahrt wird unattraktiv und zunehmend unsicher.



Mit der »Radverkehrsstrategie für Hamburg« setzen sich alle in der Bürgerschaft vertretenen Parteien die Förderung des Radverkehrs zum Ziel. Der Radverkehrsanteil ist danach bis 2015 auf 18 % zu verdoppeln. Nach Ansicht des ADFC kommen die notwendigen Veränderungen viel zu langsam. Ankündigungen und Hinweise auf Planungsarbeiten reichen nicht aus. RadfahrerInnen wollen die neue Infrastruktur tatsächlich sehen. In dieser Artikelserie greift die RadCity die dringlichsten Themen der RadStrategie auf.



Weil es viel mehr Radwege gibt, als die Stadt unterhalten kann, ist diese schlechte Qualität zum Standard in Hamburg geworden.



Die Wiederherstellung der Radwege nach privaten Bauvorhaben oder Tiefbauarbeiten der Versorger gibt den Wegen dann den Rest: ein Flickenteppich unterschiedlicher Oberflächen, unterschiedlicher Längs- und Querneigungen, mangelhafte Verlegetechnik. – Viel Geld für sehr schlechte Radverkehrs-Infrastruktur.



kehrns anzupassen und zu pflegen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss der Radfahrstreifen – in vernünftiger Breite und mit ausreichendem Sicherheitsabstand zu parkenden Autos markiert – zum Normalfall werden. Praktisch ergibt sich daraus, dass die Stadt Hamburg nur noch ein kleines Netz benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen – und weniger anderer Radwege – haben kann. Dafür reichen dann die Finanzmittel auch aus. In allen übrigen Straßen sollten andere Maßnahmen den Radverkehr sicher auf die Fahrbahn bringen.

### Rückbau

Hundert Kilometer Radwege sind nicht mehr benutzungspflichtig. Niemand muss auf ihnen fahren. Zu keiner Zeit reichten die Gelder aus, um alle diese Wege in Schuss zu halten. Ihre gesamten Anlagedetails müssen nach heutigem Kenntnisstand als wenig verkehrssicher bewertet werden.

Der ADFC fordert keinen aktiven Rückbau dieser Altlasten. Lieber investieren wir das Geld in Radfahrstreifen oder Velorouten. Im Zusammenhang mit dem ohnehin stattfindenden Neu- oder Umbau von Straßen kann dann der alte Radweg entfernt und eine bessere Führung für den Radverkehr überlegt werden.

### Nächste Schritte

- Die BSU benennt das Netz von Radwegen, das sie mit den vorhandenen Mitteln erhalten will und kann.
- Ausgaben für reine Oberflächensanierung entfallen.
- Radfahrstreifen sind bei Neu-, Um- und Ausbau von Straßen die Regellösung.
- Nur mit fundierter Begründung kann im Ausnahmefall ein Radweg erhalten werden – vorausgesetzt seine Instandhaltung ist dauerhaft gesichert.

Ulf Dietze

(Die hier vertretene Position hat der Arbeitskreis Verkehr des ADFC erarbeitet.)

*Radfahrstreifen sind sicherer, weil sie die RadlerIn ständig im Sichtfeld des Autoverkehrs führen. Wichtig sind ausreichende Breite und ein markierter Sicherheitsabstand zu parkenden Autos.*

*Die Oberflächenqualität bleibt lange wie am ersten Tag: Hier ein mindestens 12 Jahre altes Beispiel.*

## Glossar

**Radweg:** Baulich angelegter Streifen im Bereich neben der Fahrbahn. Kann benutzungspflichtig sein oder nicht.

**benutzungspflichtiger Radweg:** Mit den Verkehrszeichen Z 237, Z 241 ordnet die Straßenverkehrsbehörde eine Benutzungspflicht für einen Radweg bis zur nächsten Einmündung an. Nur wenn aus aktuellen Gründen (Falschparker, Baustelle, Schnee) dieser Weg »nicht benutzbar« ist, darf der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren.

**»anderer Radweg«:** StVO-Bezeichnung für nicht benutzungspflichtigen Radweg

**gemeinsamer Geh- und Radweg:** Hier ist der Gehweg per Verkehrszeichen Z 240 gleichzeitig benutzungspflichtiger Radweg. Als straßenbegleitende Verkehrsregelung sind solche Wege aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen.

**Gehweg/Radfahrer frei:** Hier fährt der Radfahrer in der Regel auf der Fahrbahn. Mit Verkehrszeichen Z 239 und Zusatzzeichen 1022-10 erlaubt die Behörde lediglich das Fahren auf dem Gehweg trotz der damit verbundenen besonderen Gefahren und Störung der Fußgänger.

**Radfahrstreifen:** Auf der Fahrbahn abmarkierte »Sonderwege für Radfahrer«. Mit ihnen lässt sich Radverkehr sicherer und attraktiver führen. Stichworte sind hier unter anderem: Führung im Sichtfeld der Autofahrer, Winterdienst, Ampelschaltung, Möglichkeit zum Überholen, geringere Anfälligkeit für Hindernisse aller Art.

## RadStrategie als PDF:

Sie finden die RadStrategie als »Link des Monats« unserer RadCity 3/2008: <http://www.hamburg.adfc.de/radcity/link-des-monats/2008/>