

Persistenter Identifier: 1571051867188_1979

Titel: ARCH+ : Zeitschrift für Architekten, Stadtplaner, Sozialarbeiter und kommunalpolitische Gruppen

Ort: Stuttgart

Datierung: 1979

Strukturtyp: volume

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1979/1/

Abschnitt: Fahrradverkehr - Möglichkeiten und derzeitige Unterbewertung

Autor: Bürgerinitiative Westtangente

Strukturtyp: article

Lizenz: [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

PURL: https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1979/255/LOG_0100/

kos.

Diese typisch unfallträchtigen „Fehlverhaltensweisen“ der Kinder ließen sich entschärfen:

- plötzliches Hervortreten hinter Sicht- hindernissen,
- Überschreiten der Fahrbahn, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (bei zwei Drittel der Unfälle spielt bei den Kindern das Problem „Sehen und Gesehenwerden“ eine Rolle⁷),
- Spielen auf und neben der Fahrbahn.

Langsamer fahrende Kfz benötigen geringere Fahrbahnbreiten. Die so (zurück) gewonnene Fläche kommt den Fußgängern und Radfahrern zugute; die Kinder erhalten mehr Bewegungsraum für ihre spontanen Spielregungen.

Die angedeuteten Ziele sind jedoch nur zu erreichen, wenn Verkehrsberuhigung systematisch und großflächig durchgeführt wird. Punktuelle Maßnahmen führen nur zu einer Verbesserung der Situation auf Kosten von benachbarten Gebieten.

Bürgerinitiative Westtangente

Fahrradverkehr - Möglichkeiten und derzeitige Unterbewertung

So wie die Negativbegriffe des (störrischen?) „Drahtesels“, des „Strampelns“ und vor allem des „Radfahrens – nach oben buckeln und nach unten treten“ – die Sicht unserer (motorisierten) Verkehrsplaner beschreiben, so handelt es sich doch um ein Verkehrsmittel, dem die Zukunft gehört!

RENAISSANCE DES RADES?

Der derzeitige Absatzboom von Fahrrädern, der ausgeweitete Versuch des kommunalen Fahrrades in Bremen, das Wirken von Bürgerinitiativen (z.B. Grüne Radler), auch das Anschaffen von Dienstfahrrädern im Hause des Ministers für Städtebau, nicht zuletzt die positiven ausländischen Erfahrungen – speziell auch bei unserem Nachbarn Holland – haben dieses Verkehrsmittel wieder 'ins Gerede' gebracht.

Dennoch muß die weit über einen bloßen Freizeitwert hinausgehende Bedeutung und Chance dieses Verkehrsmittels, insbesondere aber der Zusammenhang von Fahrradverkehr, Verkehrsberuhigung und Stadtentwicklung noch deutlich gemacht werden.

VOLKSVERKEHRSMITTEL FAHRRAD

Das Rad wurde mit sinkenden Preisen etwa ab der Jahrhundertwende bis in die 50er Jahre hinein zum 'Volksverkehrsmittel'. Aber schon in den 30er Jahren war die Stadtplanung verstärkt auf die Durchsetzung des Autoverkehrs abgestellt und „das Radfahrwesen als eine

Mit Hilfe von umfassenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen läßt sich eine grundlegende Änderung der Stadt- und Verkehrsplanung einleiten und die Bedürfnisse der Kinder an die Wohn- und Verkehrsumwelt besser befriedigen.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Hase, v.D., Auswirkungen des geplanten Autobahnbaus in Schöneberg im Teilabschnitt Sachsendamm/Kolonnenstraße auf das Kinderspiel im Freien und Gesundheit und Sozialisation der Kinder im betroffenen Wohngebiet, in: Autobahnbau ist Stadtzerstörung, Normenkontrollklage gegen einen Bebauungsplan der Stadtautobahn, Hrsg.: Bürgerinitiative Westtangente e.V. Berlin, Berlin (W.) 1978, S. 255
- 2 A + S, Planungsgesellschaft Voigt, Petersen, Reinelt: Berlin-Schöneberg Kolonnenstraße, Strukturuntersuchung und Entwurf des Neuordnungsprogramms, im Auftrage des Senators für Bau- und Wohnungswesen, Berlin 1976, S. 39
- 3 Sandels, S., Unprotected Road Users. A behavioral study, The Skandia Report III,

Stockholm 1974; dieselbe; Children in Traffic, London 1975

- 4 Peter-Habermann, I., Kinder müssen verunglücken. Von der Aussichtslosigkeit, bei uns Kinder vor Autos zu schützen. rororo aktuell Bd. 4267, Hamburg 1979
- 5 88 % der Kinder (von 1 - 13 Jahre) verunglücken im Umkreis bis zu 1 km Entfernung von ihrer Wohnung, die Hälfte davon (44 %) sogar im Umkreis bis zu 100 m von der Wohnung; vgl. Michaelis, P., Kinder und Verkehrsunfälle. Darmstadt 1961; zitiert in: Heinrich, H.Ch., Langosch, J., Erlebnis- und Verhaltensformen von Kindern im Straßenverkehr, Teil B: Einfluß der Informiertheit auf das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr, in: Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 4, 1977, Hrsg.: BAST, S. 104
- 6 In Berlin werden zur Zeit von der Forschungsgruppe Kinderverkehrsunfälle am Institut für Soziologie der FU eine Analyse der Kinderverkehrsunfallursachen durchgeführt und planerische Maßnahmen im Bereich Verkehrs- und Wohnumwelt zur Reduzierung des Unfallrisikos für Kinder entwickelt.
- 7 Vgl. Heinrich, H.Ch., Langosch, J., Einfluß der Informiertheit..., a.a.O., S. 103

Art 'Unfug', mindestens aber die Rufe der Radfahrer nach besonderen Wegen als eine „unerhörte Anmaßung“¹ betrachtet worden.

Auch heute noch scheint – wenn man sich die Planungen in den meisten Städten ansieht – eine derartige Einstellung in den Köpfen der Verkehrsknoten und Klotoiden berechnenden Verkehrsingenieure vorzuherrschen. So ist im „klassischen“ Modal-split der Radverkehr nicht einmal enthalten! Die Radler wurden vom zunehmenden Autoverkehr von den ihnen einst zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen verdrängt, die Benutzung der Fahrbahn wurde immer gefährlicher und unattraktiver.

Der spärliche Ersatz in Form von separaten Radwegen wurde zudem auch zunehmend zweckentfremdet, großteils wiederum für den Autoverkehr. Die Folgen sind starke Zunahme des Unfallrisikos und rapide Abnahme des Radverkehrs (von ca. 40–50% auf ca. 10%).

Dennoch sind auch heute noch 85% aller Haushalte mit mindestens einem Fahrrad ausgestattet, aber nur 60% aller Haushalte, bzw. 29% aller Bürger mit einem Automobil! Die Absatzziffern von Fahrrädern betragen mit etwa vier Millionen jährlich fast das Doppelte der Pkw-Zulassungszahlen.

VORTEILE DES RADVERKEHRS

Eine verstärkte Benutzung des Rades im Stadtverkehr bringt deutliche Vorteile sowohl für den einzelnen Verkehrsteilnehmer, als auch für die Stadtentwicklung.

Hervorstechend ist die *Umweltfreundlichkeit* dieses Verkehrsmittels, das mit geringem Rohstoffaufwand hergestellt werden kann, absolut *abgasfrei* und *geräuscharm* ist – im Gegensatz zum Automobil, dessen Lärm zu den Hauptbelastungen der Stadtbewohner zählt.

Daneben ist das Rad in dicht besiedelten Gebieten mit hoher Autoverkehrsbelastung das *schnellste* und *flexibelste* Verkehrsmittel, da Stauungen, Engpässe umfahren werden können und zudem Parkplatzsorgen (fast) unbekannt sind. Erst bei Wegen über vier Kilometer wird das Auto deutlich schneller und bequemer.

Als ein sowohl in der Anschaffung als auch im Unterhalt *billiges Verkehrsmittel* dient das Rad – auch aufgrund seiner *breiten Verfügbarkeit* – zum Abbau von sozialen Benachteiligungen im Verkehrsbereich. Es erhöht die Mobilitätschancen auch derjenigen im Haushalt, die von der (meist monopolisierten) Pkw-Benutzung ausgeschlossen sind.

Dazu ist das Rad (bei regelmäßiger Benutzung) ein *gesundheitsförderndes* Verkehrsmittel und vermittelt dabei – ähnlich wie der Fußweg – ein *intensiveres Stadt- und Nachbarschaftserlebnis*.

Besonders *'stadtfreundlich'* ist das Radfahren – neben seiner Umweltfreundlichkeit – aufgrund des *geringen Flächenbedarfs*. Das bedeutet: Je mehr Rad gefahren und gleichzeitig auf eine unnötige Autobenutzung verzichtet wird, umso mehr können *Flächen für Grün- und Spielanlagen* gewonnen werden. Auch der immer noch vorangetriebene *Stadtstraßen- und neubau erübrigt sich*.

HEMNMISSE DES FAHRRAD-VERKEHRS

Die Bürger, die in letzter Zeit wieder das Fahrrad als Verkehrsmittel benutzten, finden erbärmliche Verhältnisse vor.

In Berlin (West) stehen beispielsweise dem Bestand von 296 km Radwegen im Jahre 1956 nur 360 km Radwege 1977 gegenüber! Doch der vermeintliche Zuwachs von 60 km in 20 Jahren (= 3 Kilometer/Jahr!!!) besteht aus kaum benutz-

baren, viel zu schmalen, zusammengestückelten Abschnitten, die immer dort aufhören, wo es gefährlich wird. In der Berliner Innenstadt sind fast alle Radwege beseitigt.

Viele Radwege werden heute mit und ohne Billigung der Behörden als Parkplatz mißbraucht. Außerdem dienen sie zum Lagern von Unfallrückständen, Bauschutt, als Stellfläche für Reklameschilder, außerdem zum Abstellen von Bauwagen und Polizeifahrzeu-

gen.

Kontrollfahrten der 'Grünen Radler Spandau' haben ergeben, daß in diesem Berliner Bezirk 50% der wenigen Radwege als unbefahrbar angesehen werden müssen.

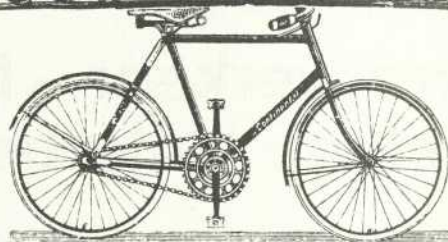
Wie unsicher demzufolge das Radfahren ist, zeigen die Unfallzahlen: 1977 wurden in Berlin bei rund 2000 Radfahrunfällen acht Personen getötet, 19.000 Kinder verunglückten 1977 bundesweit mit dem Fahrrad!

1. Ein Praxisbericht:

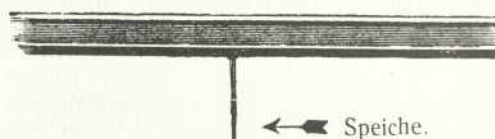
Radfahrerin M. auf kleiner Tour.



aus: Stadtautobahnen – ein Schwarzbuch zur Verkehrsplanung



Belastungsprobe eines Continental-Fahrrades.



Belastungsprobe einer Continental-Speiche.

Zur Unsicherheit tragen die oft viel zu schmalen Radwege bei: In Berlin gibt es Radwege, die weniger als einen Meter breit sind! Außerdem sind Stufen, rechtwinklige Verengungen, Wurzeln, Kanaldeckel etc. sehr häufig. Derartige Negativfaktoren beeinflussen die Stärke des Fahrradverkehrs weit stärker als die Witterung oder topografische Faktoren. Während im Winter die Radbenutzung nur um drei Prozent zurückgeht (man denke auch an die witterungsabhängigen klassischen Radfahrnationen Holland, England, Schweden) und auch in hügeligen und bergigen Regionen in erheblichem Maße Rad gefahren wird, scheinen die planbaren Radfahrbedingungen stärkeren Einfluß zu haben. So konnten durch entsprechende radfahrfreundliche Planungen mit Verkehrsberuhigung erhebliche Anstiege des Radverkehrs verzeichnet werden. (Västeras + 30%, Malmö + 25%, Göteborg + 25%, Uppsala + 17%). Gleichzeitig sank die Automobilnutzung (Västeras - 20%, Malmö - 15%, Göteborg - 10%, Uppsala - 10%).

INDIVIDUALVERKEHR UND VERKEHRSBERUHIGUNG

Derzeit sind rund 60% aller in der Bundesrepublik zurückzulegenden Wege kürzer als drei Kilometer, also in einem fahrradfreundlichen Entfernungsbereich.

Dennoch wird — speziell auch aufgrund der Fußgänger- und Radfahr-unfreundlichkeit unserer Städte — für viele dieser Wege das Auto benutzt. So sind 39% aller Autofahrten kürzer als drei Kilometer, selbst bei Wegelängen unter einem Kilometer wird noch zu 24% das Auto benutzt.

So kann ein großer Teil dieses Kurzstreckenverkehrs (im Rahmen umfangreicherer Maßnahmen auch längerer Verkehr) auf das stadt- und umweltfreundliche Individualverkehrsmittel Fahrrad verlagert werden, als ein wesentlicher Schritt im Prinzip Verkehrsberuhigung!

FORDERUNGEN ZUM RADVERKEHR

- Aus der Wechselwirkung zwischen Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung ist abzuleiten, daß die Gestaltung von verkehrsberuhigten Straßen sich stark an den Bedürfnissen des Radverkehrs auszurichten hat (z.B. in der Art der Pflasterung). Hier kann ein *Netz von fahrradfreundlichen verkehrsberuhigten Straßen* geschaffen werden, d.h. radverkehrsfördernde Straßen geschaffen werden.
- Für stärkere Radverkehrsströme (z.B. Innenstädte) sind „*Fahrradstraßen*“ auszubilden (Beispiel Den Haag u.a.), in denen nur noch (langsamer) Anliegerverkehr möglich ist.
- Unterstützt werden muß dieses Radverkehrsnetz durch entsprechende *Überwege, Furten, Ampelschaltungen* (Vorlaufphase für Radler, Grün für Kfz nur auf Abruf etc.) und *aufgemalte*

Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen.

- Der *Ausbau 'normaler' Radwege* muß stark vorangetrieben werden, allerdings in *genügender Breite* (mind. 2 Meter), die jedoch nicht zu Lasten des Bürgersteigs gehen darf! Vielmehr sollten den übermäßig ausgebauten Stadtstraßen und deren Fahrspuren Flächen entzogen werden (gleichzeitig Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung!)
- Um Radfahrer vor den Abgasen der Automobile zu schützen und sie durch angenehmere Gebiete zu führen, sollten Radwege in Grünanlagen, Parks, an Wasserläufen usw. — sog. „*grüne Radwege*“ — angelegt werden.
- Diese Planung muß als *kommunale und regionale Radwege-Fachplanung integriert* betrieben werden, um so den Bedürfnissen der Nutzer entsprechend eine *Netzstruktur* auszubilden.
- *Radfahren und die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel* müssen einen *Verbund* bilden. Dazu dienen diebstahlsichere Unterstellmöglichkeiten an Haltepunkten von Bussen und Bahnen. Weiterhin muß die Mitnahme von Rädern in den Bahnen überall möglich werden. Auch eine einfache Ausleihmöglichkeit an bestimmten Knoten- und Endpunkten des ÖV, bzw. das kommunale Fahrrad ist hierbei zu berücksichtigen. Insgesamt kann so der Aktionsradius der 'Nichtmotorisierten' erheblich erweitert werden.
- Bei Behörden und öffentlichen Einrichtungen müssen dem Besucherstrom entsprechende und leicht zugängliche *Unterstellmöglichkeiten* geschaffen werden. In den Wohnhäusern müssen per Bauordnung ebenerdige, geschützte Radeinstellplätze vorgesehen werden.
- Ferner muß das (fahrradfeindliche) Straßenverkehrsrecht schleunigst geändert werden.

BEURTEILUNG NEUERER ENTWICKLUNGEN IN BERLIN (WEST)

Unter dem Druck von Bürgerinitiativen, Presse und auch der Koalition sieht sich der — sowohl Baumschutz- als auch Autobahn-Bausenator nun gezwungen, sich radfahrfreundlicher zu geben.

So fanden in diesem Jahr zwei Aktivitäten besondere Aufmerksamkeit:

1. der Versuch 'Fahrrad in der U-Bahn' und
 2. eine Radwegkarte des Senats.
- Der Versuch „Fahrrad in der U-Bahn“ sollte den Beweis erbringen wie der Transport von Radlern in der U-Bahn (un?) - möglich ist. Die Bedingungen:
- nur auf einer U-Bahnlinie
 - nur auf drei Bahnhöfen Zusteigmöglichkeit
 - nur an einigen Sommer-Sonntagen
 - nur einmal in der Stunde wurde die Mitnahme des Rades (gegen zusätzliches Entgelt) gestattet.
- Dennoch Fazit: Bis zu über 300 Radler fanden sich sonntags auf dieser Linie zusammen!!!

Die FAHRRADWEGEKARTE, die vom Senat — zusammen mit einem Poli-

zeiflugblatt — herausgegeben wurde, enthält gleich die bis 1983 geplanten Radwege. Vielleicht damit die Karte nicht so schnell veraltet, eher aber wohl, damit es nicht zu spärlich aussieht.

Die Tatsache, daß hier Fahrradplanung nur die üblichen separaten Radwege kennt, zeigt die Unbelehrbarkeit der hier zu Werke gekommenen Senatsplaner.

Währenddessen werden sogar vorhandene breitere Radwege im Zuge von Umbaumaßnahmen verschmälert. Idealisiert sind auch die Radwegebeziehungen als durchgehend eingezeichnet, wo sie doch an jeder Kreuzung und Einmündung für häufig 30–40 Meter völlig unterbrochen sind.

Die den Erfordernissen des Radfahrverkehrs entsprechende Erschließung der dichtbesiedelten, arbeitsplatzintensiven und verkehrproblematichen Innenstadtbirke ist nicht geplant, das Rad soll Freizeitmittel bleiben!

Dafür aber wurde die Stadtautobahn auf dieser Radwegkarte farblich hervorgehoben! Damit die Zusammenhänge deutlicher werden?

FAHRRADTOURENKARTE DES FAHRRADBÜROS BERLIN

Dagegen ist die innenstadtorientierte „Fahrradtourenkarte“ ein den derzeitigen Zustand beschreibendes und auf den Erfahrungen von Radlern fußendes Kartenwerk, in dem Nebenstraßen, Radwege usw. als „Grüne Routen“ dargestellt sind. Auch sind besondere Gefahrenpunkte markiert. Gleichzeitig versteht sich diese Karte als Dokumentation der Forderungen nach mehr und besseren Radwegen.

Hier liegt eine Karte vor, die von Radlern für Radler gemacht wurde und die derzeitige Benutzbarkeit der Stadt für Radfahrer dokumentiert (und nicht erst auf 1983 warten läßt).

Literatur

1) Baurat Genzmer, zitiert in HÖPPNER, M. s.u. S. 31.

Empfohlene Literatur:

- Fakten und Stichworte zum Stadtverkehr, AK Verkehr im BBU, Berlin 1978 (s.a. ARCH⁺ 43/44)
- Bürgerinitiative Westtangente, Stadtautobahnen — Ein Schwarzbuch zur Verkehrsplanung, Berlin 1976
- Bürger für das Fahrrad, AK Verkehr im BBU, Berlin 1979
- HÖPPNER, Michael, Stadtverkehr mit dem Fahrrad — oder Mobilität ohne Schaden. Dipl.-Arbeit, Eigenverlag, Berlin 1978
- Fahrrad im Nahverkehr, hrsg. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1978 (Heft 03.066)
- Wiedemann, Johannes, Radfahrer aus der Sicht von Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit, Dipl.-Arbeit, Braunschweig 1977
- bbu-aktuell 10/79, Thema Radverkehr (mit Verzeichnis derzeitiger Radlerinitiativen)
- H.E. LESSING, Das Fahrradbuch, Rowohlt Verlag Hamburg, 1978

Anschriften:

- Bürgerinitiative Westtangente (BIW)
Cheruskerstr. 10
1000 Berlin 62
- AK Verkehr im BBU
Cheruskerstr. 10
1000 Berlin 62
- Fahrradbüro Berlin
Crellestraße 6
1000 Berlin 62