

„Klassischer Ressourcenkonflikt“ zwischen Zwei- und Vierrädern: Verkehrspsychologe Bernhard Schlag sieht den Staat in der Pflicht, Verkehrsregeln an die langsamsten Teilnehmer anzupassen



Rad ab

Zum Beispiel Aachen: Wie eine Stadt versucht, dem Verkehrsinfarkt zu begegnen: inkompetent, feige, zeitweilig lachhaft – und selbst bei geplanten Radvorrangrouten immer dem Götzen Auto zu Diensten, der sich gerade sein nächstes Todesopfer unter den Radlern geholt hat

Aus Aachen **Bernd Müllender** (Text) und **Andreas Teichmann** (Fotos)

Ziel: 25 Prozent Radler in NRW

Die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad sammelt noch bis zum 1. Mai Unterschriften für ein Radgesetz

Derzeit führt Kalkar, auf Platz zwei liegt Alfter, Köln auf Platz drei: Nordrhein-Westfalen sammelt Unterschriften für einen besseren Radverkehr. Die Listen der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad liegen in Cafés aus und Fahrradläden, in Supermärkten, Vereinshäusern und Kirchengemeinden, von Bonn über Duisburg und Münster, von Herford bis Bielefeld, Olpe und Siegen – und natürlich auch in Aachen.

In den Städtchen Kalkar am Niederrhein und in Alfter bei Bonn haben bislang, gemessen an den Wahlberechtigten, die meisten Menschen unterschrieben. Hochburg der Aktivitäten aber ist Köln, denn hier sitzt die treibende Kraft hinter der Volksinitiative, der Verein Radkomm. Nach Vorbild des erfolgreichen Volksentscheids in Berlin gründete Radkomm vor zwei Jahren gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) das Aktionsbündnis Volksentscheid Fahrrad.

Die Unterzeichner wollen erreichen, dass sich der Düsseldorfer Landtag mit der Entwicklung eines Radverkehr-Gesetzes befasst. Sie fordern mehr Sicherheit für Fahrradfahrer; die Verkehrsplanung müsse sich künftig am Ziel „Null Verkehrstote“ orientieren. Zudem wollen sie insgesamt mehr Radverkehr: am gesamten Verkehr sollen die Radler nicht mehr zu acht Prozent wie derzeit teilhaben, sondern zu 25 Prozent. In den nächsten fünf Jahren sollen zudem 1.000 Kilometer Radschnellwege neu gebaut sowie jährlich 300 Kilometer Radweg entlang von Bundes- und Landstraßen saniert und ausgebaut werden. Schafft es das Aktionsbündnis, dass bis zum 1. Mai 2019 insgesamt 66.000 Wahlberechtigte den Volksentscheid unterschreiben, muss sich der Landtag damit befassen.

Die Aktion in NRW ist Teil einer Bewegung, die nach dem Volksentscheid Fahrrad in Berlin die ganze Republik erfasst hat. In großen und kleinen Städten, von München bis Rostock, engagieren sich Radfahrer für bessere Bedingungen auf der Straße. Unterstützt und bundesweit sichtbar gemacht werden sie dabei von der Organisation Changing Cities – die auch die Berliner Abstimmung getragen hat. (hol)

Das hätte ich nicht für möglich gehalten. Das ist ja völlig verrückt. Und so was in unserem schönen Aachen.“ Die CDU-Vorsitzende des Bezirksausschusses Mitte steigt entsetzt vom Sattel, als wir den nächsten grosten Radwegabschnitt in der Innenstadt queren. Der markierte Weg endet, bei vorbeibrausenden Autoverkehr, abrupt vor einer Warnbarke. Sie schiebt: „Das ist mir zu gefährlich.“

Acht Mitglieder aus dem 19-köpfigen Gremium sind meiner Einladung gefolgt, eine Radtour durch Aachen zu machen. Um unmittelbar zu erleben, welch unsinnige und teils lebensgefährliche Radwege angelegt sind. Wenn es welche gibt.

Wir strampeln weiter, über unübersichtliche Pisten mit jahrzehntealten Schlaglöchern und wackelndem Gestein, über Radwege, die wie ein Trichter verschlankend in eine vielbefahrene Fahrspur übergehen, die in einer Bushaltestelle enden oder ansatzlos in einer Rechtsabbiegekur für Autos. Fotografien all dieser Stellen würde sich der Leibhaftige hohnlachend als Patchwork des Horrors ins Wohnzimmer hängen.

Vor einer Ampel ist ein Sozialdemokrat fassungslos: „Hier überkreuzen sich bei Grün ja zwei Radwege. Das ist“, er ringt nach Worten, „wie Hilfestellung zum Unfall. Wer denkt sich so was aus?“ Niemand antwortet.

Am Ende zählen wir durch: Alle sind durchgekommen. „Puuuh“, sagt die CDU-Frau. Die Radtour mit den politisch Mitverantwortlichen hat es nie gegeben. Es sollte sie geben, nur: auf meine Einladung reagierte zunächst niemand; erst auf Nachfrage, ob man Angst habe vor Unfall oder vor Blamage, antworteten genau zwei. Der junge Mann von den Piraten schrieb, er sei sich als passionierter Radler der „Unzulänglichkeiten der Radverkehrsinfrastruktur durchaus bewusst“. Der Abgeordnete der Linken meldete, dass er „vom Naturell her ungern Fahrrad fahre“. Ein Blick auf sein Bild: So dick ist er gar nicht. Vielleicht heißt Naturell: Überlebenslust statt Hasardeurum.

Am 12. Februar wurde mitten auf einem Radweg eine 53-jährige Psychologin von einem rechts abbiegenden Sattelschlepper getötet. Die Polizei sprach von „Kollision mit einem Lkw“. Madeleine B. war Aachens viertes Radopfer binnen gut zwei Jahren. Einen Abbiegeassistenten, der hätte warnen können, hatte der Kipper nicht. Ist ja auch kein Muss.

„Madeleine B.’s Leben endete auf einem abgestrichelten Radsicherheitsstreifen. Die sind beliebt, weil schnell gepinselt, preiswert und weil sie Fürsorglichkeit vorkauken. Nur: Radsicherheitsstreifen führen oft direkt längs parkender Automobile. Geht eine Tür abrupt auf, ist man schnell Door-

ing-Opfer. Fährt man zur Sicherheit weiter links, spürt man die Wut der Automobilisten schon bevor sie hupen. Dann quetschen sie sich vorbei, um schneller die nächste rote Ampel zu erreichen. In Flandern heißen diese Radsicherheitsstreifen Moordstrookje: Todesstreifen. Moordstrookje wurde dort zum Wort des Jahres 2018 gekürt.

Bernhard Schlag, 68, Seniorprofessor für Verkehrspsychologie an der TU Dresden, ist Aachener. Die Dauerfehde zwischen Zwei- und Vierrädern sei „ein klassischer Ressourcenkonflikt“, sagt er, befeuert durch „gegenseitige falsche Wahrnehmungen, weil jeder den anderen verdächtigt, ihm Räume wegzunehmen“. Folge: Neid, Stress, Aggression. „Der Staat hat die Pflicht, Verkehre sicher zu gestalten, verantwortungsvoll an die Geschwindigkeit der langsameren Verkehrsteilnehmer angepasst.“

Schlag publizierte schon 2010 die Idee, innerorts höchstens Tempo 30 zu erlauben („selbst das kann noch zu viel sein“) und Tempo 50 nur, sofern ein ausgebaute, abgetrennter Radweg angelegt ist. „Wir brauchen eine Umkehrung der Beweislast. Eine verantwortungsbewusste Stadt muss erst belegen, dass eine Straße sicher genug ist für mehr als Tempo 30.“

„Politik hat Angst vor Gegenwehr, weil neue Regeln als Einschränkung interpretiert werden“

Bernhard Schlag, Verkehrspsychologe

Der Verkehrssicherheitsrat, erzählt Schlag, sei damals sehr interessiert gewesen. Aber: „Umgesetzt hat die Idee niemand.“ Warum? „Politik hat immer Angst vor Gegenwehr, weil jede neue Regel als Einschränkung interpretiert wird. Verwaltungen sind oft beratungsresistent, auch da herrschen Bedenken und Angst vor Veränderungen.“ Fazit: „So kommt nichts in die Gänge.“

In Deutschland investieren die Kommunen meist weniger als fünf Euro pro Kopf pro Jahr in die Radinfrastruktur (Aachen 3,40 Euro). In Kopenhagen sind es 35, im niederländischen Venlo waren es zuletzt 60. In Deutschland starben 2018 fast 450 RadfahrerInnen, das ist jeder siebte Verkehrstote. Die Zahl stieg um 13 Prozent. Aachen muss bei verunglückten RadfahrerInnen 22 Prozent Plus vermelden.

Die Städte gehören längst nicht mehr den BewohnerInnen. Fußgänger oder Zweiradfahrer sind nur Hindernisse des lärmenden und stin-

kenden Blechs. Viele AachenerInnen sagen: Vom Naturell her würde ich ja sehr gern Rad fahren. Aber auf diesen Straßen? Bei dem Autoverkehr? Ich bin doch nicht lebensmüde! Sie haben völlig recht. Sicherlich braucht man vielerorts Mut und eiserner Nerven. Sicher ist auch: Gäbe es eigene Radtrassen, viele Autos blieben in den Garagen.

Bernhard Schlags Wunsch: „Autofahrer müssen lernen, dass sie Gast sind in den Städten. Und dass das nicht das eigene Biotop ist.“

Die Viertellmillionstadt Aachen ist hügelig und fast überall eng. Der Stress radelt immer mit. Stets muss man unmittelbar auf alles gefasst sein, Hände auf der Bremse, die Fähigkeit der Autofahrer immer mitdenkend. Schlechte Voraussetzungen für boomenden Radverkehr; umso mehr müsste die Stadt tun. Sie redet auch seit Jahrzehnten von Anreizen und Verkehrswende. Doch Reden fruchtet nicht.

Die existierenden Radwege scheinen nur angelegt, um Dritten zu dienen: als Zwischenablage für Mülltonnen und Straßenschnee, als Zwischenparkplätze sowieso und als Habitate von Verkehrsschildern, Laternen, Bushäuschen und Stromkästen. RadlerInnen in Aachen machen seit Jahren elf Prozent des Verkehrs aus – in gleichgroßen Unistädten sind es 34 Prozent (Freiburg) und 38 (Münster).

Typisch in Aachen sind vierspürige Straßen mit schmalen Bürgersteigen, die zudem oft geparkt werden. Und da will man mehr von diesem Störenfried Radverkehr zwischenquetschen? Und wenn, werden Radwegstücke gestrichelt. Das gilt nur als Bitte freizuhalten, ist also fast sinnlos: Wenn, bremsen nur durchgezogene Linien die Autolenker aus. Und selbst neue Ummarkierungen gibt es nur, so ein Verwaltungspapier, wenn „die Spitzenbelastungen des Kfz-Aufkommens dies zulassen“. Das ist Kotau, keine Wende.

Aachen ist stolz zertifizierte „EU-Klimaschutzkommune“, dazu Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Kreise in NRW“ – und, wie viele andere Städte, in erster Instanz zu Dieselahrerboten verurteilt. Aachen hat Rechtsmittel eingeleitet. Im Sommer entscheidet das Oberverwaltungsgericht. Bis dahin gilt es „Hausaufgaben zu machen“, wie man das putzig nennt. Grenzwerke sollen anders unterschritten werden: Appelle zum Radeln, Autofasten-Vorschläge oder die finanzielle Unterstützung des privaten Velocity-Leihnetzes für Pedelecs.

Oder eine bis 2030 geplante Radvorrangroute. Diese wurde jetzt vorgestellt: Sie besteht aus zehn Planstrecken von Außenbezirken Richtung City, meist über Nebenstraßen. Keine Autopiste wird angetastet. Radler werden im Abseits versteckt und stören das Gerase nicht mehr. Parkplätze auf-

Achtung, Lebensgefahr: Eine gestrichelte Linie, die Radler von den Autos trennen soll, endet in der Aachener Zollernstraße im Nichts



geben? Gehe oftmals nicht wegen der Bäume zwischen den Parkbuchten, schulterzuckt ein Stadtbediensteter. Für die enge, verstopfte Innenstadt gibt es überhaupt noch keine Lösung.

Oder: E-Busse. Die sind seit Jahren avisiert. Nur: Niemand liefert sie. Die deutsche Autoindustrie hat auch hier den Gong nicht gehört. Und mit Zulieferern aus anderen Ländern haben Niederländer und Belgier schon längst Lieferverträge.

Man könnte auch die lächerlichen Parkgebühren erhöhen, derzeit ein Viertel verglichen mit dem angenehmen autobefreiten Maastricht nebenan. Die Verwaltung schlug neulich zwei Euro pro halbe Stunde vor. Empörung allerorten. Die CDU argumentierte, dann zahle keiner mehr, weil Verwarnungsgelder kaum noch teurer sind.

Wahrscheinlich hat sie sogar recht. In Holland kostet Falschparken zwischen 50 und 140 Euro, bei uns bekommen „Parksünder“ für schlanke 10 Euro ihre Absolution. Aachens FDP hatte eine besonders bizarre Idee: Gebühren in den Parkhäusern runter. Dann gäbe es weniger Parkplatzsuchverkehr.

Zwei Parkplätze gegen 300 Meter Radschutzstreifen

Homo Blech regiert. Wie passend, dass der Vorsitzende des Aachener Mobilitätsausschusses auch noch Ferrari heißt. Aber gut, Achim Ferrari von den Grünen tut, was er kann. Aachens Grüne, bis 2013 mit der CDU in der Mehrheit, verantworten allerdings auch Rechtsbruch – für heiligen Parkraum, gegen Sicherheit und Inklusion. Parken ist laut Straßenverkehrsordnung vor abgesehenen Bordsteinen (§ 12, Abs. 3.5) verboten. In der Zollernstraße wurden genau an einer solchen Stelle zwei neue Parkplätze ausgewiesen. Für 300 Meter neuer Radschutzstreifen, so ein grüner Stadtrat lapidar, sei das eben der Preis gewesen. Radler bekamen dafür eine bizarre und gefährliche S-Kurve.

Aktueller Tiefpunkt ist die innenstadtnahe Lothringers Straße, Teil der ersten geplanten Radvorrangroute, die laut Stadt „neue Maßstäbe setzen sollen“. Für den Umbau legte die Verwaltung im Februar vorgehenwidrig Pläne mit einer so grotesken Wegführung vor (inklusive Parkbegleitflächen neben dem anliegenden Parkhaus), dass das Gelächter so groß war, als wolle Viertligist Alemannia in fünf Jahren Champions League spielen wollen. Sogar die automane Politik sagte unisono: bitte nachbessern.

Der Vorschlag war so absurd, dass den Verwaltungsbediensteten, unter denen man einige Radfreunde wähnt, schon unterstellt wird, sie hätten diesen Entwurf mit Kalkül unterbreitet. Damit vor allem fassungslose Radler das Heft des Protests in der Hand halten. Sonst ist es immer umgekehrt:

Soll auch nur ein Parkplatz wegfallen, heulen CDU, FDP und Einzelhandel um die Wette.

So wie 1989, kaum dass erstmalig Rot-Grün das Sagen bekam: Da machte Aachen Teile der City dicht. „Autofreie Innenstadt“ hieß das, wurde bundesweit bestaunt, war eine Wohltat für Zweirädrer und Planeure – und wurde nach wenigen Monaten auf Druck der Händlerlobby gekippt. „Aachen ist nicht mehr erreichbar, die Kunden bleiben weg ...“, heißt es da.

Der Adalbertsteinweg, eine der meistbefahrenen Einfahrtschleusen in Aachens Talkessel, wird ab Ende März monatelang auf gut einen halben Kilometer Länge aufgerissen wegen der Komplettanierung unterirdischer Leitungen. Pressekonferenz vor Ort, wie das mit dem Verkehr so laufen soll: Alles wird haarleim erklärt, tolle Pläne und Handouts gibt es, eine drei Meter lange Planskizze wird ausgerollt. Es fallen Begriffe wie gravierende Gegenverkehrssituation, Lieferverkehr-Ladezonenverlagerung, Ampelmanagement, Staugefahrverringerng.

Und Fahrräder? Betretenes Schweigen. Ja, wie immer, sagt dann die Leiterin der Verkehrsbehörde. Bitte, die einzige Spur für Busse, Pkw, Lkw und Zweiräder? Na ja, es werde halt „schon mal enger.“ Vielleicht sollten Räder anderswo fahren, merkt ein Mitarbeiter auf, er will eine Umleitungsempfehlung aufhängen. Oder schieben, heißt es. Radabgang statt Radvorrang.

Radverkehr ist in den Köpfen oft gar nicht existent. Sackgassen-Schilder sind meist nur Hinweise für Autos, ein kleiner Aufkleber (Rad- und Fußverkehr frei) könnte helfen. Es gibt ihn nur selten. Zu einer neuen Baustelle steht in der Straße Mitteilung: „Für die Dauer ist der Strecken komplett für den Verkehr gesperrt.“ Fragt man nach, ob „komplett“ auch für Fußgänger und Radler gelte, kommt fast immer: Äh, die müssten durchkommen können... Verkehr und Autos sind Synonyme.

Verkehrspsychologe Schlag hält „neue Akteure“ jenseits von Politik und Verwaltung für „sehr hilfreich, wenn sich etwas ändern soll“. So wie die Umwelthilfe oder den ökologisch orientierten Verkehrsclub Deutschland, „die treiben Verantwortliche vor sich her.“ Vor allem setzt er auf Bürgerbegehren. „die ein positives Narrativ aufbauen können für attraktive Veränderungen“. Auch in Aachen soll jetzt, wie vielerorts, ein Bürgerentscheid Abhilfe schaffen. Vorbild ist der Erfolg der Berliner Initiative Volksentscheid Fahrrad. Gefordert ist „ein schlüssiges, sicheres und flächendeckendes Radkonzept, das zügig umgesetzt wird“. Es müsse Schluss sein, sich nur, „als lebende Luftfilter durch die Straßen zu bewegen“. Im April soll es losgehen.

Nach Madeleine B.’s Todesfahrt hat die Stadt Sofortmaßnahmen angeordnet. Die rote Markierung, die sinnfrei auf ihrem Todesstreifen mitten mang endete (genau da bog der Lkw ab), wurde ein Stück verlängert. Zudem bekommen Radler an dieser Kreuzung demnächst fünf Sekunden früher grün. Aber nur hier, nicht an ähnlich gefährlichen Stellen. Aufgestellt wird das Eingeständnis des Scheiterns: Ängstliche Pedaleure dürfen hier auch den Fußweg befahren.

Elf Meter roter Radweg für den Tod einer jungen Frau

Für jeden Tropfen auf den heißen Stein muss es erst Tote geben. Vor 20 Jahren starb ein kleiner Junge bei Grün auf seinem Rad an einer Kreuzung, die Ampelschaltung wurde getrennt. Ein Radler wurde 2016 an einer Vorfahrtstraße umgenietet, Folge: Stopp-Schild, rote Farbe auf ein paar Metern und eine Bodenwelle – wohl weil man dem Stopp-Schild nicht traut. Kontrollen? Keine. 2017 überfuhr ein Bus eine junge Frau beim Rechtsabbiegen (Polizei: „RadfahrerIn gerät unter einen Bus“), die Stadt spendete genau elf Meter roten Radweg, der mitten auf der Kreuzung endet.

Die Verantwortlichen gehen mit Warnfarbe so sparsam um, als müssten sie mit ihrem eigenen Blut die Wege markieren. Beim „Radschlag Düsseldorf“ argumentierten Auto-Politiker kürzlich sehr apart mit dem Gewöhnungseffekt. Male man alle Radwege an, sei die Warnfunktion dahin.

Sie sollten mal nach nebenan gucken. Radelt man aus Aachen ins niederländische Grenzörtchen Vaals, ist schlagartig alles anderes: Statt

Mehr tote Radler

Im Jahr 2018 gab es 3.265 Verkehrstoten. Das ist eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Prozent, vermeldete das Statistische Bundesamt Ende Februar. Zugleich handelt es sich um den dritt niedrigsten Stand seit dem Jahr 1950.

Radler besonders betroffen

Die erhöhte Zahl bei Unfallopfern gegenüber 2017 auf eine Zunahme bei den getöteten Fahrrad- und Motorradfahrern zurück. 2018 starben 432 Radler – 13,6 Prozent oder 50 tödlich Verunglückte mehr als ein Jahr zuvor. Bei den Pedelecs, die in der Statistik mit den Fahrrädern gezählt werden, war der Anstieg der getöteten Fahrer mit einem Zuwachs um 28,4 Prozent besonders hoch. (dpa/taz)

Löcherpisten lückenlos gute Radwege, auffällig leuchtend rot und: abgetrennt mit deutlich durchgezogenen Linien. Und unbeparkt. Hier wird sanktioniert, umgehend und mit 50 Euro aufwärts. Zweiräder werden in Holland beachtet, als setze es schon auf zu enges Überholen Untersuchungshaft. Auffällig: Hier fahren auch Wagen mit D-Schild zivilisiert.

Verkehrspsychologe Schlag wünscht sich einen Rechtsanspruch auf Sicherheit. „Saubere Luft kann man einklagen, wenn es auch kompliziert ist. Da gibt es Grenzwerte. Warum nicht etwa bei Opferzahlen? Ist eine Kommune unfallträchtig, muss sie umbauen oder bestimmte Wege für Autos sperren.“ Wer könnte das veranlassen? „Das müsste von der EU kommen.“ Dahinter könnten sich auch die feigen LokalpolitikerInnen verstecken: Tja, Brüssel, müssen wir halt tun ...

Fahren, wenn Autos nicht fahren, erhöht im Zweifelsfall die Sicherheit. Ampelfarben hin oder her. Ein Grüner Pfeil zum Rechtsabbiegen nur für Radler ist in Frankreich und Belgien üblich und erlaubt. Nicht so im Geltungsbereich der deutschen Autoverkehrsordnung! Als ich in der Fragestunde im Bezirksausschuss eine solche Abbiegeduld für Aachen anregte und ergänzte, ich täte es bisweilen ohnehin, setzte es einen Rüffel: Die Ausschussvorsitzende rügt, das sei widerrechtlich, vor allem: es seien Kinder im Saal, ich möge doch bitte meine Vorbildfunktion beachten!

Die Eltern der Kids lachen nachher: Schon gut, ihre Töchter verstünden die Problematik sehr gut. In einzelnen anderen Städten, etwa Köln und Stuttgart, laufen derzeit Tests mit dem Grünen Pfeil für Pedaleure. Der Fahrrad-Club ADFC fordert sie lange, auch die Gewerkschaft der Polizei ist vorsichtig dafür, der ADAC skeptisch.

Neulich, ein Freitagabend: Die Critical-Mass-Tour mit fast 200 Rädern schlängelt sich durch die Stadt, von Ghostbike zu Ghostbike für die Opfer. Critical Mass heißt: Eine Gruppe von mindestens 16 Rädern (§27 Straßenverkehrsordnung) darf sich auf der Straße statt auf dem Radweg bewegen, als wäre man ein Fahrzeug. Fährt der erste an der Ampel bei Grün, darf der ganze Verband queren, auch bei Rot. „Wunderbar. Wie ein Ausflug ins Paradies“, sagt eine.

Der Alltag in Aachen ist schnell zurück. Sonntag, zwei Tage danach: Eine Radfahrerin wird auf einer Kreuzung umgefahren, das Auto hatte Rot. Montag, ein schwerverletzter Radler, beim Abbiegen übersehen. Mittwoch: Rennradfahrer übersehen, Notarzt, Krankenhaus. Gleicher Tag, gleiche Zeit: Messwert Wilhelmstraße Innenstadt 121 Milligramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter statt des Grenzwertes 40. Atemmasken fehlen. Ein Radstreifen ist aufgepinselt.