

Radfahren – unideologisch

Stellungnahme zur Anhörung „Radverkehrsförderung in Bayern“ des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtages am 2.2.2021

Ich möchte mich zunächst dafür bedanken, dass mich der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtages zu dieser Anhörung eingeladen hat. Zugleich möchte ich um Verständnis dafür bitten, dass meine Anmerkungen zur Radverkehrsförderung in Bayern, die diese Anhörung zum Gegenstand hat, nicht ganz den üblichen Erwartungen an einen „Experten“ entsprechen mögen. Mein Eingangsstatement möchte ich unter die Überschrift „Radfahren - unideologisch“ stellen.

Ich bin selbst Radfahrer, Radfahrer UND Autofahrer. In der Stadt fahre ich fast ausschließlich zweirädrig, am Wochenende nutze ich regelmäßig das Auto für Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung Münchens und zum Besuch von Freunden und Verwandten. Die öffentlichen Verkehrsmittel meide ich zumindest seit Beginn der Corona-Epidemie, weniger aus Angst vor Ansteckung als aus Abneigung gegen stundenlanges Maskentragen. Außerdem sind die „Öffis“ notorisch unpünktlich bzw. unzuverlässig, oft ungepflegt und teuer.

Ich halte die bestehende Radinfrastruktur zumindest in München, abgesehen von einigen bezüglich ihrer Verkehrsbeziehungen allzu verworrenen Kreuzungen, wie beispielhaft entlang der Sonnenstraße, für ausreichend. Neue Fahrradwege oder sogenannte „Radl-Highways“ halte ich nicht für nötig, mit Ausnahme vielleicht entlang einiger weniger, besonders stark befahrener Aus- und Einfallstraßen. Die Fehler der 60er und 70er Jahre mit dem Konzept der „autogerechten Stadt“ sollten nicht im Sinne einer „fahrradgerechten Stadt“ wiederholt werden. Eine Stadt sollte „Menschen gerecht“ sein.

Wie komme ich zu dieser Einschätzung? Seit innerstädtische Pedalritter im Nahkampfdress mit Helm und Warnweste zu Helden der Klimakrise avanciert sind, seit Mütter und Väter mit Lastenrad als Avantgarde einer „Großen Transformation“ gelten und zweirädrig sich fortbewegende Hundehalter, ihre keuchenden Vierbeiner im Schlepptau, fossilen Automobilisten zeigen, wo der Hammer hängt, hat für mich das Radeln seine Unschuld verloren.

Ich bedauere dies, denn für mich verkörpert das Radfahren, neben der Fußläufigkeit, die simpelste, sanfteste, gesündeste und ökologischste Form

der Fortbewegung überhaupt. Jedenfalls dann, wenn man damit anderen Menschen, die sich auf andere Weise fortbewegen, nicht den Krieg erklärt. Aber leider hat der eigentlich sympathische Boom der zweirädriger Mobilität den Charakter einer Eroberung beziehungsweise Rückeroberung angenommen.

Die jahrelange ideologisch bedingte Propagierung des Fahrrades bei gleichzeitiger Verteufelung des Automobils in Großstädten wie München hat dazu geführt, dass Radfahrer unterdessen mit einem oft allzu robusten Selbstvertrauen, zumal in der aufgeheizten Klimadiskussion heute jeder Tritt in die Pedale ein Statement für eine bessere Welt ist, das im Zweifelsfall auch verbal mit der gebotenen moralischen Rigorosität kommuniziert wird.

Radfahren bedeutet für mich FREIHEIT. Man kann einfach losradeln, am besten ohne spezielle Ausrüstung, selbst einen Helm halte ich eigentlich für entbehrlich. Zu dieser, ich möchte sagen, natürlichen Ungezwungenheit gehört auch die Möglichkeit des kalkulierten und glücklicherweise meist gar nicht oder, wenn doch, eher milde sanktionierten Regelverstosses. Das Schöne am Radeln ist, dass man sich ganz zwanglos im Verkehr bewegen kann. Man mäandert über Straßen und Plätze, kann, bei gebotener Rücksichtnahme, rote Ampeln passieren, auch mal kurz auch auf den Bürgersteig ausweichen oder gegen die Einbahnstraße fahren, durch Parks und Grünanlagen sowieso.

Wobei ich noch einmal betonen möchte, dass ich eben nicht zu denen gehöre, die meinen, ihnen müsse aus ideologischen Motiven heraus der gesamte öffentliche Straßenraum exklusiv zur Verfügung stehen. Ich nutze nur vorhandene Freiheitsgarde, wobei *meine* Freiheit selbstverständlich da aufhört, wo andere in Ausübung *ihrer* Freiheit beschnitten, das heißt behindert oder gefährdet werden.

Jede weitere „Institutionalisierung“ und bauliche Kanalisierung des Radfahrens lehne ich ab. Die auch in München geplanten Fahrrad-Highways halte ich für ebenso überflüssig wie überfallartig markierte Corona-Streifen oder sogenannte Fahrradstraßen, in denen Autos nur noch geduldet sind. Wer mit zwanzig behelmteten Radl-Profis an der Ampel Schlange stehe, kann eigentlich auch gleich das Auto nehmen. Dass man als Radfahrer immer weiß, wohin mit seinem Gefährt, ist übrigens einer der größten Vorteile zweirädriger Mobilität. Wobei ich selbst keine eigenen Stellplätze für meinen Drahtesel brauche. Eine Hausmauer, ein Baum oder ein Schaufenster, woran man das Rad lehnen, ein Straßenschild, an das man es festketten kann, finden sich überall.

Ich bin auch gegen eine weitere Separierung der unterschiedlichen Fortbewegungsarten. Ziel sollte es sein, dass der vorhandene Straßenraum von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden kann. Hilfreich wäre womöglich eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung in

innerstädtischen Wohngebieten und vorwiegend für Wohnzwecke genutzten Quartieren auf 30 km/h. Alles Weitere sollte man der Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger überlassen.

Ob sich die Menschen für das Rad oder ein anderes Verkehrsmittel entscheiden, liegt außerhalb des vorrangigen Staatsinteresses. Einseitige Werbekampagnen, insbesondere für sogenannte E-Bikes, sind einzustellen. Leider muss man beobachten, dass vor allem auf dem Land immer häufiger, meist zu Freizeitzwecken, elektrisch gestrampelt wird, was wahrscheinlich erhöhte CO₂-Emissionen zur Folge hat. In den Bergen sind E-Biker zur Plage geworden, die selbst der Bund Naturschutz für einzudämmen geboten hält. Und wie erste Zahlen zur Nutzung sogenannter E-Scooter zeigen, werden diese oft nur aus Spaß genutzt und ersetzen, wenn überhaupt, keine Autos, sondern das mit Abstand ökologisch zweckmäßigste Zu-Fuß-Gehen, das (nicht motorisierte) Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Rad gestützte Logistik mit sogenannten Lastenrädern wird sicher eine (wachsende) Nische sein, kann aber motorisierte LKW-Transporte nicht ersetzen. Auch im Pendlerverkehr werden Arbeitnehmer, die bei jedem Wetter weite Strecken per Rad zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen, sicher die Ausnahme bleiben. Anstatt viel Geld in überflüssige „Radlhighways“ zu investieren, die nach deutscher Sitte allzu perfekt und überdimensioniert geplant und gebaut werden dürften, sollten marode S-Bahnen ausgebaut und durch neue Stadt-Land-Bahnen ergänzt werden.

Auch in der Fläche bin ich gegen den forcierten Bau landschaftsfressender und Natur zerstörender Radwege. Negativbeispiele gibt es bereits zur Genüge. Exemplarisch sei nur der Bau einer neuen Fahrradstrecke im ökologisch und landschaftlich besonders wertvollen Wiesenttal in der Fränkischen Schweiz genannt, wogegen zu recht auch der Bund Naturschutz Einspruch erhob. Diese brutale Art und Weise, Verkehrswege durch die Landschaft zu schlagen, sollte eigentlich der Vergangenheit angehören und wird auch durch den oft leider nur behaupteten Umwelt- und Klimanutzen des Radfahrens nicht geadelt.

Meine Anregungen an die Politik noch einmal in Schlagzeilen:

Keine neue, exklusive Fahrradinfrastruktur, keine weitere Separierung von Auto- und Radverkehr.

Keine neuartigen Fahrrad-Parkhäuser, die den schnellen und umstandslosen Zugriff auf das Verkehrsmittel erschweren und womöglich auch Geld kosten. Der Zugriff auf das Rad muss so niedrigschwellig wie möglich sein.

Keine erneue Diskriminierung bzw. Privilegierung einer einzelnen Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

Flächig Tempo 30 in Städten mit Ausnahme von „Ausfallstraßen“ - Radler und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sollen im allgemeinen Verkehr möglichst gefahrlos „mitschwimmen“ können.

Keine großen Radwegeprojekte im Außenbereich, die neuen Flächenfraß provozieren. Stattdessen etwa Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten von Zweirädern in Bus- und Bahn, Schaffung von Ausleihmöglichkeiten vor Ort, etc..

Zu überlegen wäre eine Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht auch für Pedelects und E-Bikes analog zu E-Scootern, weil es sich hier im engeren Sinne um motorisierte Formen der Mobilität handelt.

Verkehrserziehung an Schulen mit dem Ziel, die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und deren Eigenverantwortung zu betonen.

Mein Appell: Die Fehler, die in den sechziger und siebziger Jahren im Zuge des Konzeptes einer „autogerechten Stadt“ und des überbordenden Verkehrswegebbaus gemacht wurden, sollten jetzt nicht in Bezug auf andere Formen der Mobilität wiederholt werden.

München im Januar 2021

Georg Etscheit

Zentnerstraße 15

80798 München

090/18954733

etscheit@gute-geschichten.de