

Blick über Offenburgs Grenzen

Bei einem Vortrag erläuterte der Referent des AFDC, wie andere Kommunen den Radverkehr voranbringen und die Bürger zum Umstiegen motivieren. Dabei spielt das Sicherheitsgefühl eine große Rolle.

Offenburg (red/bek). Im Rahmen der Diskussion um den Masterplan Verkehr gewinnt für Offenburg der Radverkehr an Bedeutung, teilt der AFDC Offenburg mit. Was Offenburg von anderen Regionen lernen könne, stand im Mittelpunkt einer gut besuchten Informationsveranstaltung von AFDC und der BI Rückenwind. Die Referenten konnten laut Preseschreiben an zahlreichen Beispielen zeigen, was andere Städte besser machen.

Thomas Gotthardt vom AD-FC Göppingen zeigte am Muster der Niederlande, wie die Menschen zum Umstieg vom Auto auf das platzsparende Fahrrad motiviert werden. Mit dem stetigen Ausbau der Fahr-

rad-Infrastruktur ist der Radverkehrsanteil permanent gestiegen. In den Niederlande plane man seit den 70er-Jahren „von unten“: Zuerst werde der Raum für die schwächsten Verkehrsteilnehmer festgelegt: Geh- und Radwege, die außerdem strikt getrennt seien. Was danach an Raum zur Verfügung stehe, werde möglichst effizient für den Kfz-Verkehr genutzt.

Die meisten Fahrrad-Unfälle ereigneten sich an Kreuzungen und Einmündungen. Diese sicher zu machen, habe deshalb hohe Priorität in den Niederlande. Das erhöhe die objektive und auch die gefühlte Sicherheit. Denn der Hauptgrund, nicht Rad zu fahren, sei,

dass Radfahrende sich nicht sicher fühlen. Insbesondere wenn sie gemeinsam mit tonnenschweren Autos und LKWs auf der Straße fahren müssten, heißt es weiter. Deswegen setzen die Niederländer auf so genannte geschützte Radwege anstelle von den in Offenburg verbreiteten Radschutzstreifen, die nur durch Farbmarkierung auf der Straße gekennzeichnet sind. Wo kein Platz für einen getrennten Radweg ist, dürfe maximal Tempo 30 gefahren werden.

Fazit des Vortrags: Eine Fahrradrouten muss sicher und einladend sein und den Menschen Lust auf Radfahren machen. Dann steigen sie auch gern aufs Fahrrad.

Ermutigende Ansätze für Deutschland zeigte Björn Haake am Beispiel von Freiburg. Freiburg gelte als Fahrrad-Hauptstadt zumindest Baden-Württembergs. Bereits in den frühen 70er-Jahren gab es Radwegpläne und erste Radwege. In Freiburg wurden viele kreative und mutige Lösungen für den Radverkehr entwickelt und der Umbau auf eine modernere Infrastruktur weiter betrieben. Der Fuß- und Radentscheid habe zusätzliche Finanzmittel freigesetzt, um mit mehr Ressourcen arbeiten zu können. Beispiele wie die mittlerweile autofreie Wiwili-Brücke zeigten, dass Freiburg die Verkehrswende voranbringen wolle, schloss der Vortrag.