

Radschnellweg sehr sinnvoll

Eine Antwort auf den Leserbrief von Dittmar Koop in der NW vom 8.12.15

Möglichst ohne in den von Herrn Koop gewählten polemischen Grundton zu verfallen, möchte ich auf die von ihm aufgeworfenen Behauptungen und Fragen eingehen. Aber etwas irritiert hat mich schon, dass er von anderen (Rat, Planer und Bürgermeister) eine sachliche fundierte Antwort verlangt, nachdem er das Vorhaben Radschnellweg erst einmal als Schwachsinn bezeichnet. Aber das Strickmuster derartiger Leserbriefe ist ja nicht neu. Zur Sache:

Zielgruppe sind Autofahrer, die trotz geringer Entfernung (< 15 km) den PKW für Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen und andere alltägliche Bedürfnisse benutzen. Gründe für dieses Verhalten sind sicher vielfältig (gesundheitliche Beeinträchtigungen, Bequemlichkeit, Wetter, schlechte oder gefährliche Wegstrecken usw.) und nicht in jedem Fall ist das Fahrrad das angemessenere Verkehrsmittel. Aber wie das Beispiel anderer Städte und Regionen zeigt, kann es wesentlich häufiger genutzt werden als das bisher im unteren Werretal der Fall ist. Dass es sich nicht nur um einige wenige „Freaks“ handelt, für die der Radschnellweg gebaut werden soll, kann man aus den Untersuchungen, die dem Wettbewerbsbeitrag zu Grunde liegen, entnehmen. Seit langem belegen verschiedene Untersuchungen, dass die Bereitschaft vom Auto aufs Rad umzusteigen, stark von sicheren und schnellen Radwegen abhängig ist.

Einbindung in das vorhandene (Straßen-)Verkehrsnetz: Es handelt sich bei Radschnellwegen nicht um Schnellstraßen, auch nicht um Radautobahnen sondern um **Radschnellwege**. Höhengleiche Kreuzungen mit stark befahrenen KFZ-Straßen sollen deshalb vermieden werden. Das heißt aber nicht, dass man innerorts nur alle paar Kilometer eine Anbindung an das übrige Straßennetz finden wird. Radschnellwege können z. B. auf Fahrradstraßen geführt werden. Auf diesen Straßen sind Fahrradfahrer zwar bevorrechtigt, der Kraftfahrzeugverkehr ist deshalb in der Regel aber nicht verboten. Auch Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten sind möglich - also das Gegenteil einer "Autobahn". Der Radschnellweg OWL wird nach den mir bekannten Planungen vielmehr auch als Rückgrat des innerörtlichen Fahrradverkehrs dienen. Natürlich wird sich jeder Radfahrer auch in Zukunft überlegen müssen, welche Wegstrecke er für seine Zwecke nutzt – ob mit oder ohne Radschnellweg. Wo ist da das Problem für Herrn Koop?

Nutzung: Noch einmal in aller Deutlichkeit auch für Herrn Koop: Genutzt werden soll ein Radschnellweg vor allem von Alltagsradfahrern, nicht von touristischen Radler.

Omis und Opis: Da hat mich die Argumentation von Herrn Koop wirklich geärgert. Als längjähriger Opi kann ich Ihnen versichern, dass auch Opis Alltagsradfahrer sind, ein Interesse am zügigen Fahrradfahren haben und keineswegs vor Unsicherheit vom Fahrrad fallen. Wenn es mal nicht so schnell gehen muss, fahre ich auch gern mit 15 km/h durch den Sielpark. Sie sollten hier nicht so argumentieren, als gäbe es für Omis und Opis einen Radschnellwege-Benutzungszwang.

Radschnellwege sind eine gute und anerkannte Möglichkeit, ohne die Nachteile des motorisierten Individualverkehrs (Stau, Lärm, Co2-Ausstoß, Treibstoffverbrauch) Ziele im näheren Umfeld zu erreichen. Und weil die direkten und indirekten Kosten des motorisierten Verkehrs um ein Vielfaches höher sind als die des Fahrradverkehrs, ist jeder Euro für Radschnellwege eine Investition in die Zukunft. Unsere Nachkommen werden noch froh sein über jeden Liter Öl, den wir nicht verbrannt haben.

Georg Hofemann
(ADFC Löhne)