

Radfahrer wollen mehr Druck machen



Die acht Podiumsteilnehmer und die vielen Besucher im TiG hatten unterschiedlichste Ideen, wie man die Verkehrssituation für Radfahrer in der Stadt verbessern kann.

FOTOS: MARKUS RICK/DPA

Beim Forum Stadtverkehr des ADFC diskutieren Politiker, Rad-Aktivisten und eine niederländische „Fahrrad-Professorin“ über Sicherheit, Radschnellwege und mangelnden Mut.

VON ANGELA RIETDORF

MÖNCHENGLADBACH Es ist Europäische Mobilitätswoche, und der Mönchengladbacher ADFC hat zum Forum Stadtverkehr ins TiG geladen. Auf dem Podium sitzen Landtagsabgeordnete, Rad-Aktivisten, ein Vertreter des Verkehrsministeriums NRW und eine Expertin aus den Niederlanden. Und eigentlich sind sich alle einig: Das lange vernachlässigte Verkehrsmittel Fahrrad muss gefördert werden. Ute Symanski, Vorsitzende des Kölner Vereins Radkomm und eine Initiatorin der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, drückt es radikal aus: „Das Fahrrad löst alle Probleme. Nur das Rad wird unsere Städte retten.“ Aber zwischen Vision und Realität klafft eine Lücke. Die niederländische Wissenschaftlerin Ineke Spapé, gern als „Fahrrad-Professorin“ bezeichnet, fordert die deutschen Nachbarn zu mehr Mut und weniger Gesetzen auf.

Was muss sich ändern? Was kann man ändern? Wo wollen wir hin? Mit welchen Mitteln erreicht man eine Veränderung? Die acht Podiumsteilnehmer und die vielen Besucher im TiG äußern unterschiedlichste Ideen.

Tempo 30 auf allen Straßen, an denen es keinen oder einen schlechten Radweg gibt, fordert Anja Vospel vom Landesvorstand des ADFC. „Das wäre sogar eine Beschleunigung, heute liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Autos im Stadtverkehr bei 14 km/h“, sagt sie. Tempo 30 würde die Sicherheit der Radfahrer erhöhen und das Umsteigen aufs Rad erleichtern. SPD-Landtagsabgeordneter Hans-Willi Körfges könnte sich mit einem einheitlichen Tempo 30 in Mönchengladbach anfreunden.

Radschnellwege wären gut, stecken jedoch endlos in Planungsverfahren

fest. „Die Euphorie des Anfangs ist verfliegen, es geht nicht voran“, sagt Johannes Remmel, ehemaliger grüner Umweltminister. Radvorrangstraßen, auch Velorouten genannt, setzen, schlägt Ulrich Malburg vom NRW-Verkehrsministerium vor. Die seien deutlich schneller umsetzbar und würden auch noch vom Land gefördert.

Lieber kleiner und nicht perfekt, dafür aber umsetzbar und mehr, meint auch Ineke Spapé von der Universität Breda. Besser, es gebe Radverbindungen, die vielleicht nicht überall vier Meter breit seien als optimal geplante, aber nie umgesetzte Qualitätsradwege, sagt die Expertin und weist darauf hin, dass es in den Niederlanden weniger Gesetze und mehr Richtlinien gebe.

Einzelhandel/Lieferverkehr Paketdienste, Einzelhandel und Radfahrer sind nicht die besten Freunde. Der Einzelhandel will Parkplätze vor der Tür, die Paketdienste parken die Radwege zu und die Radfahrer ärgern sich. Dabei geht es auch miteinander.

„Einkaufen soll ein Erlebnis in schöner Umgebung sein“, sagt Andreas Terhaag. Autos müssten nicht direkt vor dem Laden parken können, meint der FDP-Landtagsabgeordnete, wohl aber in der Nähe. Ein Versuch in Toronto zeige, dass die Förderung des Radverkehrs und der Wegfall von Parkplätzen den Einzelhandel sogar in Schwung bringen.

Der Radwege zuparkende Lieferverkehr nervt. „Wir müssen prüfen, ob das Ordnungsam hier stärker aktiv werden kann“, meint Frank Boss, CDU-Landtagsabgeordneter.

Kommunalpolitik Ute Symanski plädiert für Druck von unten. Die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad hat mehr als 200.000 Unterschriften für eine andere Verkehrspolitik gesammelt. Zu einem ähnlichen Vorgehen rät die Kölnerin auch in den Kommunen. „2020 ist Kommunalwahl. Jetzt ist die richtige Zeit, um diese Themen nach vorne zu bringen.“ Auch Johannes Remmel schlägt eine Leit-Entscheidung vor.

Gefragt, ob der Druck in Deutschland heute mit dem in den Niederlanden vergleichbar sei, der vor 40 Jahren eine andere Verkehrspolitik auslöste, antwortet Ineke Spapé mit nur einem Wort: „Ja!“