

Mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr

Der fortschreitende demografische Wandel, die finanziellen Rahmenbedingungen und die gestiegenen Anforderungen aus Umwelt- und Stadtqualität an eine urbane Mobilität führen zu durchgreifenden Veränderungen, die Konsequenzen in der Verkehrsplanung haben müssen. Es gilt, neue Ansprüche an Anlagen und Verkehrsabläufe zu stellen und diese konsequent in die Praxis umzusetzen. Die Veränderungen werden alle Verkehrsarten einbeziehen und die Planer an vielen Stellen zum Umdenken oder schnellen Dazulernen zwingen. Besonders betroffen ist dabei der Rad- und Fußverkehr. So hat die vermehrte Nutzung von E-Bikes/Pedelecs zu einem anderen „Bild“ auf den Radverkehrsanlagen geführt. Es zeichnet sich ab, dass der – teilweise E-unterstützte – „Muskelverkehr“ in den Städten immensen Steigerungsraten ausgesetzt sein wird. Dabei sind gerade die Gehwege die in der Vergangenheit am meisten vernachlässigten Anlagen.

Der „Muskelverkehr“ ist umwegempfindlich. Und schlecht oder nicht nachvollziehbar gestaltete Anlagen werden zum Teil mit verkehrswidriger Nutzung quittiert. Dies aber lediglich unter „individuellem Fehlverhalten“ abzubuchen, greift deutlich zu kurz. Oft fehlt an Einmündungen die Möglichkeit, den gegenüberliegenden Einrichtungsradweg mit adäquaten Überquerungsanlagen sicher und komfortabel zu erreichen. Umso wichtiger wird es, innerhalb einer Stadt wiederkehrende und leicht nachvollziehbare, aber dennoch flexibel nutzbare Lösungen anzuwenden. Eine Möglichkeit besteht daher darin, neben der Sicherung des Radfahrens auf der Straße durch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen den Gehweg gleichzeitig für Radfahrer freizugeben. Gleiches gilt für mit dem Rad nutzbare Fußgängerzonen.

Fußgänger verunglücken in den meisten Fällen beim Überqueren der Straße. Hier kommt gerade im Alter einiges zusammen: Die Geschwindigkeit der Fußgänger nimmt

Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Jürgen Gerlach
Professor für Straßen-
verkehrsplanung und
Straßenverkehrstech-
nik an der Bergischen
Universität Wuppertal



im Alter deutlich ab (deshalb sehen die neuen Regelwerke an entsprechenden Überquerungsstellen zum Beispiel längere Räumzeiten vor), außerdem das Seh- und Hörvermögen und damit einhergehend oft auch die Möglichkeit, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Besonders komplexe Verkehrssituationen (mehrstreifige Straßen, hohe Kfz-Geschwindigkeiten, Abbiegevorgänge, Haltestellen etc.) können dann gerade bei älteren Menschen zur Überforderung führen. Insgesamt wird es also darauf ankommen, urbane Räume zurückzuerobern sowie Verkehrsabläufe weniger komplex und insofern begreifbarer zu gestalten.