Radlerhearing

1 Aufgabe eines Radlerhearings

Ein Radlerhearing ist als Anlass zu sehen, die Sichtweise der Bürgerinnen und Bürger zur bisherigen Radverkehrspolitik und Wünsche für die Zukunft zu erfahren. Es gab am 12. Mai 2010 keine Schwerpunkte, die als grundsätzlich neue, noch nie dagewesene Ideen zu werten wären; lediglich einige Wünsche zu bestimmten Bauvorhaben waren neu. Davon entsprechen einige nicht mehr dem Stand der Technik oder wären einfach unverhältnismäßig teuer. Alle anderen Vorschläge sind vom Gedanken der Radverkehrsförderung her grundsätzlich sinnvoll.

2 Grundlegendes

Nur wenige der geforderten Planungen können sofort begonnen werden, wie z.B. Planungen zum Umbau der Kreuzung Radweg Michael-Vogel-Straße/Äußere Brucker Straße.

Unterschiedliche Zuständigkeiten, z.B. Stadt Erlangen, staatliches Straßenbauamt oder DB AG erschweren die schnelle Umsetzung mancher Vorschläge.

Von den Bürgerinnen und Bürgern werden bei der Forderung nach sinnvollen Maßnahmen häufig die finanziellen Möglichkeiten überschätzt. Selbst der Bauunterhalt für den Bestand ist schwierig. Deshalb muss immer wieder auf die sehr beschränkten finanziellen Mittel hingewiesen werden, die in der Fahrradstadt Erlangen zur Verfügung stehen. So wurde der „Radverkehrsetat“, ein Haushaltsposten zur Finanzierung kleinerer Maßnahmen, immer weiter gekürzt und in der Planung für die nächsten Jahre ganz gestrichen. In Nürnberg und München dagegen wird gegenwärtig mit außergewöhnlich großem Aufwand der Radverkehr gefördert.

Beispiele für wirksame und kostengünstige Schritte der Radverkehrsförderung, die erst kürzlich umgesetzt wurden, sind der Vorrang von Radwegen vor querenden Verkehrsstraßen, die zeitlich begrenzte Freigabe der Fußgängerzone, die Aktion toter Winkel.

Andere Vorschläge, vorgetragen beim Umweltverbundgipfel im Jahr 2008 wie z.B. für Parkplätze durch Förderung von Mehrfachnutzung, Beschränkungen für einfach besetzte Fahrzeuge und Kostenpflichtigkeit oder waren bisher nicht durchsetzbar.

3 Sondersituation der Stadt Erlangen

Einfache Maßnahmen ohne großen finanziellen Aufwand sind in der relativ langen Geschichte der Radverkehrsförderung in Erlangen schon ausfindig gemacht worden, so daß im Gegensatz zu Städten, die den Radverkehr erst jetzt entdecken, diese Potential nahezu ausgeschöpft ist. Weitere „Qualitätssprünge“ sind nur noch mit größerem finanziellen und/oder gesellschaftlichem Einsatz umzusetzen. Beispiele: Ausdehnung des Winterdienstes, Baumaßnahmen an den Eisenbahnunterführungen, Fahrradstation, Unterbindung von Radwegparken, Nutzungskonfliktbewältigung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr und Gastronomie und Geschäftsauslagen, Autofreies Wohnen bzw. Carsharing, Öffentlichkeitsarbeit (zur Förderung der Radnutzung und zur Hebung der Verkehrssicherheit.

4 Empfehlungen

Vor diesem Hintergrund ist es schwierig, aus dem Protokoll einen Vorschlag für eine Maßnahmenliste zu entwickeln. Für das weitere Vorgehen der Stadt Erlangen wird als vordringlich vorgeschlagen:

1. Grundsätzliche Konzepte, wie z.B. Radfahrer vermehrt auf die Straße zu führen und Benutzungspflichten aufzuheben, sind in der Wahrnehmung der Bürger noch umstritten. Die Stadt wird hier die Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung berücksichtigen auf Aufklärung setzen.

2. Die Verwaltung sucht Möglichkeiten zur Anpassung des Winterdienstes für den Radverkehr.
3. Es sollen vermehrt Fahrradstraßen ausgewiesen werden.
4. Die Verwaltung entwickelt weiter ein Konzept für Lage, Kosten und Betriebskonzept einer Fahrradstation.