

Grüne Radler Berlin

Kontaktadresse: c/o Baubüro Rheinlaender, Crellestr. 43; 10827 Berlin Tel. 030 / 788 33 96
Fax 01212 – 567 048 210 www.gruene-radler-berlin.de eMail: N.Rheinlaender@gmx.de

4. 10. 2005

Stellungnahme zu Radrouten durch Grünanlagen

Spaziergänger sind Erholungssuchende

Menschen suchen Grünanlagen auf, um sich vom Alltagsstress zu erholen, aber auch, um den Menschen mit möglicherweise für Fußgänger gefährlichen Verkehrsmitteln (mit Fahrrädern, Motorrädern, Pkws und Lkws) und insbesondere dem Lärm zu entgehen. Außerdem suchen viele Menschen Grünanlagen auf, weil sie sich dort aufhalten wollen, weil sie sich davon Erholung und einen Genuss versprechen. Auch für Wanderfreunde ist der Genuss der Qualität von Grünanlagen auf dem Weg das Ziel. Die Wege in Grünanlagen stellen selten die kürzesten Verbindungen zwischen Eingang und Ausgang einer Grünanlage dar.

Erholungssuchende sind also Menschen, die sich aus unterschiedlichen Beweggründen in grüne Freianlagen begeben und unterschiedlich lange dort aufhalten.

Kinder, bewegungseingeschränkte, seh- und hörbehinderte Menschen aller Alter sind darauf angewiesen, dass ihre Einschränkungen unbedingt respektiert werden, da sie zwar um ihre Einschränkungen wissen und lernen, sich entsprechend zu verhalten, diese für andere Menschen aber nicht unbedingt zu erkennen sind, schon gar nicht aus größeren Entfernungen und in sehr kurzer Zeit (Sekunden oder gar Bruchteilen davon!).

Spaziergänger müssen deshalb unbedingt bevorzugt werden! Schließlich ist ein Grüngebiet ein Aufenthaltsort und die Wege sind keine Fahrbahnen (auch nicht im weilläufigen Sinne)! Zu-Fuß-Geher sind in Grünanlagen also keine „schwachen Verkehrsteilnehmer“, da Verkehr Bewegung voraussetzt; der Aufenthalt in Grünanlagen lässt auf den Wegen das Zu-Fuß-Gehen zu, macht es aber nicht zur Bedingung!

Bedürfnisse der Radler

Das Radeln ist eine Bewegung, die zustande kommt, weil der Radler auf seinem Rad nur dann sein Gleichgewicht halten kann, wenn er radelt,

d.h. sich vorwärts bewegt. Außerdem besteigt er sein Rad, weil er schneller vorwärts kommen will; wenn ein Radler nicht mehr radelt, ist er ein Steher bzw. ein Zu-Fuß-Geher. Radler sind also ausschließlich „Verkehrs-“Teilnehmer, weil sie selbst nur Teil eines Verkehrs sein können, somit Verkehr selbst erzeugen. Radler bewegen ihr Fahrzeug immer nur mit eigener Kraft. Als Fahrräder zählen auch solche mit Anhängern, Tandems und Gepäckfahrräder aller Art - allerdings immer ohne Motor! Radler wollen eine Grünanlage nur durchqueren bzw. zu einem (grünen) Aufenthaltsort gelangen. Der bekannte Konflikt zwischen den (motor-)starken Kraftfahrzeugen und den schwächeren Radlern darf nicht ausgerechnet in Grünanlagen verlagert werden, wo dann die Radler die stärkeren und die Fußgänger die Schwachen sind – während man sich, wie der ADFC, vehement gegen Radwege auf Gehwegen wehrt.

Gehwege sind in Berlin erst seit 1926 zu Schutz-zonen umfunktioniert worden, da alle übrigen Verkehre nicht nur zu dominant, zu schnell und zu stark, sondern für den Fußverkehr auch zu gefährlich sind. Dieser besteht gerade nicht nur aus zielgerichteten Gehvorgängen, ist deshalb nicht berechenbar und auch nicht in eine festgelegte Ordnung zu kanalisieren, wenn man sich selbst der Sicherheit wegen als Fußgänger nicht sämtliche Entscheidungsfreiheiten nehmen will.

Entgegengesetzte Interessen

Wollen sich Spaziergänger (stehende und gehende Menschen) und Radler (mit einem Fahrrad als Beschleunigungshilfsmittel ausgestattete Menschen) mit ihren jeweiligen, leider entgegengesetzten und deshalb unvereinbaren Bedürfnissen respektieren, müssen sie also unbedingt Abstand voneinander halten.

Der Aufenthalt in Grünflächen und Radeln (= Verkehr) schließen sich also aus, weil in grünen Freiräumen die körperliche Sicherheit der Stehenden und Zu-Fuß-Gehenden gewährleistet sein muss. Dies ist nur durch die Abwesenheit von Gefahren gesichert, damit Menschen ungestört

Natur beobachten und ungestörtes Freizeitverhalten praktizieren können (also auch nicht gerichtetes Geh- und Laufverhalten). Da das Radfahren in öffentlichen Grünanlagen laut Verordnung grundsätzlich nicht erlaubt ist, müssen Ausnahmen ausgeschrieben werden.

Wenn beide Personengruppen mit so unterschiedlichen Interessen sich in denselben Flächen aufhalten wollen, bedarf es einer Absprache bzw. Ordnung. Das bedingt, dass Radler die Aufenthaltsfunktionen (Stehen und Zu-Fuß-Gehen) nicht behindern dürfen, sich also den Spaziergängern mit ihren nicht vorhersehbaren Bewegungen unterordnen müssen. Ansonsten würden die Radfahrer mit ihrem „Bewegungszwang“ die Zu-Fuß-Geher zu einem (Verkehrs-!) Verhalten zwingen und damit die Wege zu Fahrbahnen umfunktionieren, auf denen die Spaziergänger nichts zu suchen haben.

Fahrräder üben einen gerichteten Verkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten aus und bleiben nicht irgendwo „unmotiviert“ stehen. Fußgänger schon. Wenn Fußgänger Grünflächen nicht als Sicherheitsräume haben, leben sie gefährlich. Das kann und darf nicht durch fahrlässig fahrende Radler in Frage gestellt werden!

Deshalb ist es sinnvoll, entweder Wege und Fahrbahnen zu trennen oder rigide Bedingungen zu nennen, wie beispielsweise eine Mindestbreite u.ä. vorzuschreiben.

Gleichberechtigung von Fußgängern und Radlern! – aber auf getrennten Wegen!

Seine Freizeit gestalten heißt, dass sich Menschen ungezwungen zum Zwecke der Erholung für Spiel, Sport und Spaß auf Flächen aufhalten können, wo immer dies möglich ist. Jede Einschränkung wäre auch eine Einschränkung der Erholung sowie von Spiel und Spaß. Wenn allerdings den Erholungssuchenden Behinderungen gleich welcher Art, Einschränkungen oder gar Körperverletzungen durch Menschen (mit und ohne Fahrrädern) in unmittelbarer Nähe der Aufenthaltsflächen oder gar auf denselben (Wege-) Flächen drohen, verkommen die dafür benötigten Räume zu Risiko- und Angsträumen, was nicht geduldet werden darf! Das Radfahren erfordert Bereiche (Flächen), die alle übrigen Funktionen fernhalten, damit ein „ungestörter“ Verkehr stattfinden kann.

Verkehr und Fahrbahnen haben also in Grünanlagen nichts zu suchen. Deshalb sind für Spaziergänger und Radler grundsätzlich getrennte

Wege zu planen – allerdings nicht auf Kosten von Bäumen. In großen Grünanlagen sollten Fuß- und Radwege also für getrennte Begegnungsfälle ausreichend Raum lassen, insbesondere deutliche, seitliche Abstände von parallel geführten Fußwegen (mind. 1 m).

Ausnahmen sind nur unter sehr stark einschränkenden Kriterien möglich.

Kompromiss möglich?

Der „normale“ Alltagsverkehr auf Straßen besteht aus den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern, z.T. mit Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge sind je nach ihren unterschiedlichen Aufgaben und Bedürfnissen ihrer Führer unterschiedlich ausgestattet: mit oder ohne Motor, groß oder klein, raumgreifend oder raumsparsam, schnell oder langsam fahrfähig, der Motor laut oder leise. Je nach Größe ist auch die Sicht der Fahrzeugführer mehr oder weniger eingeschränkt. Und auch die Menschen sind unterschiedlich: lang oder kurz, groß oder klein, umsichtig oder rücksichtslos, gut oder schlecht gelaunt usw..

Leider ist in fast allen Fällen des Alltagsverkehrs (also mit Motorfahrzeugen) die Verständigung wegen schlechter Sichtverhältnisse, wegen Sichtbehinderungen durch andere Fahrzeuge und wegen allgegenwärtigem Motorlärm nicht ausreichend möglich. Insbesondere die Menschen in Blechhüllen mit Glas (Fahrzeugen) können sich nur eingeschränkt verständigen und sind deshalb auf Blink- oder Hupzeichen angewiesen. Das macht eine Verständigung äußerst schwierig und häufig missverständlich, da die Anwendung der vorgeschriebenen Signale und die momentane Lesart (Deutung) manchmal die Verständigung nicht immer eindeutig macht.

In Grünanlagen sind die großen, lauten und schnellen (Motor-)Fahrzeuge ausgesperrt. Trotzdem lassen sich Begegnungsfälle von Fußgängern mit Radlern nicht gänzlich vermeiden. Im Gegensatz zu einem gemischten Verkehr, der aus Menschen mit unterschiedlichen Fahrzeugen besteht, können Menschen ohne Verkehrsmittel (Fußgänger) und Radler über Klingeln, Rufen und Blicke zusätzlich Kontakt aufnehmen. Eine Kommunikation zwischen sich begegnenden Menschen ist also möglich, allerdings nur, wenn sich die Begegnenden verständigen wollen und die Verständigung nicht eingeschränkt ist.

Warum nicht?

Obwohl in Grünanlagen häufig gute Voraussetzungen für eine Verständigung gegeben sind,

machen nicht alle Menschen davon Gebrauch – aus unterschiedlichen Gründen. Und das macht oft nur eine eingeschränkte Verständigung möglich oder gar unmöglich. Von generell vorhandenen Möglichkeiten ist also nicht auszugehen. Sender und Empfänger von Signalen müssen gleichzeitig kommunizieren. Während ein Mensch Signale sendet, ist der Angesprochene bzw. derjenige, dem das Signal gilt, möglicherweise abgelenkt, in sich versunken oder blickt in eine andere Richtung, so dass ihn das Signal nicht erreichen kann. Vielleicht ist jemand auch nicht ausreichend bewegungsfähig, kann schlecht hören oder sieht schlecht. Dies schränkt die Kommunikationsfähigkeit der Kommunizierenden erheblich ein und kann im Nicht-Kommunikationsfall zum Konfliktfall werden, in dem z.B. der Abgelenkte durch den Radler angefahren wird, weil dieser nicht früh oder ausreichend bremsen oder ausweichen kann. Da solche Begegnungen häufig nicht ohne Verletzungen stattfinden, sind alle derartigen Risiken auszuschalten, indem die Begegnungsfälle auf ein unvermeidbares Maß reduziert werden müssen. Denn laut unserm Grundgesetz gilt der Schutz von Leib und Leben mehr als z.B. rechtshaberisches Gebaren. Deshalb ist der Respekt vor dem Menschen die Grundvoraussetzung für jede Verständigung, die leider nicht immer gewollt wird und leider auch nicht immer funktioniert.

Wie könnte eine Ausnahme aussehen?

Einerseits: Fußgänger verhalten sich in Grünanlagen nicht ausschließlich zielgerichtet, sondern häufig auch unreflektiert und spontan, weil sie davon ausgehen, dass ihnen auf diesen Wegen keine Gefahren drohen. Genau darin liegt die Entspannung, ohne die sich Menschen nicht erholen können.

Andererseits: Um Konfliktfälle zu vermeiden, benötigen Radler größere Sicherheitsabstände (für die in der Reaktions- und Bremszeit zurückgelegte Strecke), damit sie ihr Rad noch vor dem Fußgänger zum Stehen bringen. Zudem müssen auch seitliche Sicherheitsabstände eingehalten werden, weil Radler nur mit Pendelbewegungen ihr Gleichgewicht halten können. Je mehr Tempo sie zulegen, umso leichter lässt sich das Gleichgewicht halten. Dies verführt den Radler allerdings leicht zu schnelleren Geschwindigkeiten, was die Risiken und die Sicherheitsabstandforderung nach vorn erhöht. Bei zunehmendem Tempo erhöht sich allerdings auch der seitliche Sicherheitsabstand – auch zwischen Radlern!

Fußgänger benötigen ebenfalls Raum, um stehende oder sich langsamer bewegende Menschen zu umgehen. Allerdings können sie mit geringem Aufwand Kontakt aufnehmen, um einem drohenden Konflikt zuvorzukommen und ihn zu klären, bevor er akut geworden ist. Zusätzlich können diese Menschen sich aber auch gegenseitig helfen, also einen dezenten Körperkontakt aufnehmen z.B. durch vorsichtiges Berühren am Arm.

Das Vermeiden von Konfliktfällen ist also abhängig von vorhandenen Flächen (und Räumen), von der Anzahl der sich Begegnenden und der gefährlichen Geschwindigkeit der Radler.

Wegebreite

Damit Spaziergänger (Flaneure) sich respektieren können, dürfen sie nicht in Konflikt kommen, d.h. sich die Fläche streitig machen. Radler fühlen sich in ihrem Fortkommen behindert, wenn sie wegen eines oder mehrerer stehender oder gehender Menschen ihre Geschwindigkeit reduzieren d.h. bremsen oder gar zum Stehen kommen müssen. Wenn also genügend Raum (Wegebreite) vorhanden ist, können Radler ausweichen. Allerdings verführen breite Wege Radler zum Schnellfahren. Die Mindestbreite eines gemeinsamen Weges muss so dimensioniert sein, dass Radler die stehenden und gehenden Menschen durch Ausweichen innerhalb der Wegebegrenzung respektieren können. Dies ist nach Meinung der Grünen Radler erst ab einer Mindestbreite von 5 m möglich.

Selbstverständlich ist diese Wegebreite nicht in allen Grünanlagen realisierbar. In diesen Fällen muss dann die Frage erlaubt sein, ob Radler mit ihrem verständlichen Wunsch, mit von ihnen beanspruchten Fahrgeschwindigkeiten schneller vorwärts zu kommen, nicht besser bedient sind, wenn sie auf städtischen, meist kürzeren Straßenfahrbahnen weiterradeln, damit in den kleinen Grünanlagen die Erholung der Menschen ohne Verkehrsmittel (Stehen und Zu-Fuß-Gehen) nicht unmöglich gemacht wird.

Bei gemeinsamen Wegen ist das oberste Gebot: Rücksichtnahme!

Außerdem müssen folgende Bedingungen für den Radverkehr in Grünanlagen unbedingt eingehalten werden:

- Absoluter Respekt und Rücksichtnahme auf Fußgänger aller Art
- bei Begegnungen Reduzierung der Geschwindigkeit der Radler (< 10 km/h)

- respektvolle, möglichen Behinderungen zuvorkommende, seitlich ausreichende Sicherheitsabstände
- Keine Inanspruchnahme von („Fahr“-) Rechten trotz drohendem Verlust des Gleichgewichts bei langsamer Geschwindigkeit
- unverbaute und unbepflanzte Sicht, vor allem an Wegekrenzungen und Einmündungen
- Respektierung des Grüns (Bäume, Pflanzen, Moose, Pilze, Früchte, usw.)
- Respektierung der Tiere (Wirbeltiere, Käfer, Schmetterlinge, Vögel usw.)

Radler-Fernverkehr

Fernverkehrs-Radrouten erfordern eigene Wege, die als Fahrbahnen gestaltet sind, damit Radler nicht mit dem unberechenbaren Verhalten von (teils un- oder kurzentschlossenen) Fußgängern konfrontiert werden oder sich auf denselben Flächen bewegen müssen. Daraus abgeleitet sollen Fernradrouten wegen der langen Distanzen, der höheren Geschwindigkeiten und der auszuschließenden Konflikte mit Fußgängern auf Fahrbahnen liegen und nicht in Aufenthaltsgrünanlagen. Europäische Fernverkehrstrassen für Radler dürfen nicht als Vorwand dienen, die Grünanlagen zu Verkehrsflächen umzuwandeln. Sonst gerät allzu leicht das Grün zum Fahrbahn-Begleitgrün, wie wir es von Autofahrbahnen (insbesondere von den sog. „Parkways“ aus den USA) kennen, die der ehem. Stadtentwicklungs-Senator Hassemer 1981 so gern zitierte). Wenn dann die Fahrbahn sich „harmonisch“ in die Landschaft einfügt, ist nicht nur sprachlich, sondern auch ideologisch nur ein kleiner, aber verführerischer Schritt (vgl. „Reichsautobahnen“) getan, der in Wirklichkeit die Natur dem Verkehr unterordnet, also die Absicht ins Gegenteil verkehrt!

Einheitlich ausgeschilderte Europa-Fernradwege haben in Grünanlagen also nichts zu suchen. Auch wenn das Radfahren „Spaß“ machen soll und die Umgebung wegen des fehlenden Lärms das verkraften würde, so ist doch auch die Erholungsfunktion der Grünanlagen nicht zu übersehen, die nur dann diese Funktion erfüllen, wenn sie auch dem ungezwungenen, unbelästigten und ungefährdeten Aufenthalt im Grüngelände Rechnung trägt.

Wege oder Fahrbahnen?

Da es für Radler schon auf kurzen Entfernungen unbequem ist, sich in Rasenflächen, auf Waldböden oder unbefestigten Randstreifen (z.B. Sand) fortzubewegen, sind diese auf ausreichend befestigte und bei jedem Wetter befahrbare Wege angewiesen. Diesen Anforderungen wird durch einen mehrschichtigen Unterbau mit einer leistungsfähigen Deckschicht vorgebeugt. Parkwege haben als Deckschicht eine wassergebundene Decke (z.B. Schlacke/Lehm). Wassergebundene Decken können allerdings nicht da gebaut werden, wo ein Winterdienst mit Kehrfahrzeugen eingesetzt wird. Sollen diese als Fahrbahn für Radler taugen, wird die Deckschicht aus Betonsteinen oder Betonplatten (nach neuem Standard) und nur in Ausnahmefällen Asphalt bzw. Bitumen mit Split hergestellt, weil sie das Erdreich versiegeln und das Wasser nicht direkt versickern kann. Asphalt ist für das Befahren mit Fahrrädern gut geeignet, hat aber nichts in Grünanlagen zu suchen, da Bitumen und Asphalt nicht Materialien sind, die die Natur selbständig verkraftet. Sie benötigen eine recht aufwendige Reinigung, insbesondere im Herbst, da auf diesen Fahrbahnen liegende Blätter bei Regen und Reif schnell zu einer schlüpfrigen Unterlage werden können, die für Radler erhöhte Risiken bedeuten. Für Radler-Fernverbindungen sind sie wegen der guten Griffigkeit und der geringen Staubablagerung gut geeignet, allerdings kann man in asphaltierten Parkwegen häufig beobachten, dass nach wenigen Jahren die Baumwurzeln wie auch Pilze oder Grimpflanzen den Asphalt aufbrechen und sich einen Weg zum Licht erobern. Damit ist die lange Haltbarkeit widerlegt.

Rollstuhlbenutzer

Rollstuhlbenutzer dürfen einerseits keine Radwege benutzen, Rollstühle gelten allerdings im Straßenverkehrsrecht als Fahrzeuge, müssten deshalb die Fahrbahn benutzen. Hier machen die Grünen Radler eine Ausnahme, da sie sich für deren absolute Schutzbedürftigkeit aussprechen und von ihnen keine unangepassten Geschwindigkeiten, also keine Bedrohungen zu erwarten sind.

Skater

Komplizierter noch ist die Stellung der Skater, da sie zwar Zu-Fuß-Geher sind, allerdings die Bedingungen für Radler benötigen. Deshalb finden die Grünen Radler es sinnvoll, sie den Radlern gleichzusetzen und ihnen dieselben Fahrspuren zuzuweisen.