

Bahn frei für's Bike!

Ein Vorschlag von N. Petersen

1 Hintergrund & Anlass

Ich finde die Aktion mit dem Ideenwettbewerb eine hervorragende Initiative! Ein elementares Thema, das ich persönlich sehr wichtig finde. Ich fahre, aufgrund der Distanzen und Praktikabilität, viel mit dem Auto, würde aber, wenn es praktischer wäre, sehr gern mehr mit dem Fahrrad erledigen. Manchmal denke ich sogar, dass ich in Zukunft nicht mit dem Vorwurf konfrontiert werden möchte, zu der Generation zu gehören, die zwar wusste, was auf sie zukam (Klimawandel), aber nichts getan hat, als noch etwas hätte getan werden können. Anbei also mein Vorschlag:

2/3 Die Idee - Was soll passieren / Die Idee - Was ist der mögliche Vorteil?

Eine Möglichkeit, einerseits die Abgasbelastung durch Autos zu verringern (noch zusätzlich verschärft durch lange Staus) wäre, den Bürgern die Fortbewegung z.B. mit dem Fahrrad deutlich zu erleichtern und damit zu erreichen, dass das Fahrrad eine häufigere Alternative zum Auto darstellt. Einerseits reduziert sich bekanntermaßen der Kraftstoffverbrauch und die Abgasbelastung (und die Kosten im eigenen Geldbeutel – was sich in Zukunft voraussichtlich verschärfen wird), andererseits kommt die Bewegung (mehr Fahrradfahren) auch der Gesundheit und Fitness zugute, was sich langfristig in den Gesundheitsstatistiken und –kosten niederschlagen könnte (so viel zur Nachhaltigkeit). Und manchmal ist man sogar schneller unterwegs als mit dem Auto. In Zeiten von E-Bikes und Lieferdiensten (z.B. durch das Internet) muss man zum Einkaufen nicht immer das Auto dabei haben. Für ältere oder weniger fitte Menschen, Eltern mit kleinen Kindern oder für Fälle, in denen man etwas transportieren möchte, könnte das E-Bike (auch mit Anhänger) eine sinnvolle Alternative darstellen. Entsprechende Sicherheitskonzepte dazu müssten natürlich ausgearbeitet werden. Einkäufe, einschließlich frisches Gemüse, kann man sich ja schon heute frei Haus liefern lassen (Aus eigener Erfahrung weiß ich: Das ist super praktisch und nicht durch den abendlichen Einkauf nach der Arbeit bei leer gegraster Obst-/Gemüsetheke wettzumachen!). Allerdings muss vermutlich zuerst, um die oben genannten Entwicklungen möglich zu machen, den Bürgern das Fahrradfahren deutlich erleichtert werden. Und es muss attraktiv gemacht werden. Das könnte z.B. durch Folgendes geschehen:

- Infrastruktur: Mehr, bessere und breitere Fahrradwege, geschicktere Straßenüberquerungen (Tunnel, Brücken), ausreichend (teils überdachte) Fahrradstellplätze (Innenstadt). Ein geschicktes System, was sich bewährt, könnte auch in Zukunft, wenn sich die Lage auf dem Kraftstoffmarkt verschärft, nachhaltig nutzbar/ausbaubar sein.
- Andere kommende Verkehrsteilnehmer wie Segways, Quads und weitere müssten bei dem Konzept berücksichtigt werden.
- Kostenloser und unkomplizierter Transport des eigenen Fahrrades im ÖPNV (Bahn) „Bike&Ride“, vielleicht sogar in zukünftigen (Straßenbahn-) Modellen mit mehr Platz für Fahrräder in der Bahn - ohne Kinderwagen und Rollstuhlfahrern den Platz streitig zu machen.
- Viele Radstationen über die Stadt verteilt, an denen man sich schnell und unkompliziert ein Rad/Räder ausleihen und ggf. an einer anderen Stelle wieder abgeben kann. Es gibt ja schon ähnliche Konzepte (DBahn Fahrrad, und sogar u.a. in London (GB) und Bordeaux (F))

Und nun zu meiner eigentlichen Idee: „Bahn frei für's Bike“! Die Einrichtung autoreduzierter FahrradSamstage an denen einige (auch größere) Straßen, vor allem im Stadtbereich, für Autos und Motorräder gesperrt und für Fahrräder (Segways, Inliner, ...), freigegeben werden. Für Fußgänger sollte natürlich auch viel Freiraum bleiben, damit es nicht zu Konfliktsituationen mit den etwas schnelleren Verkehrsteilnehmern kommt (vielleicht durch getrennte Bahnen/Zonen). Für Radler ist so viel Platz ein echter Spaß (und Erleichterung) und es könnte vielleicht für viele das Radeln auch für Einkaufszwecke interessant machen. (Und stellen Sie sich die Stille vor, wenn man am Straßenrand im Café sitzt und anstatt lauten Autos nur Zweiräder vorbeifahren, und kein Abgasgestank den Kaffeegenuss zerstört). Das könnte mit einer Aktions-Website unterstützt werden, vielleicht sogar mithilfe von GPS/u.ä. Apps für Smartphones, um die zurückgelegte Strecke/Leistung zu messen, und sich ggf. mit anderen Radlern im Internet zu vergleichen. Ein Städtewettbewerb (z.B. welche/r Stadt/Stadtbezirk legt kollektiv mehr Kilometer zurück) könnte auch die Motivation bei einigen anfachen. Einem erfahrenen Radler macht auch schlechteres Wetter nicht viel aus, man muss sich nur entsprechend vorbereiten (z.B. Schutzkleidung). Informations-/Service- und Verkaufsstände rund ums Fahrrad (u.a.) entlang dieser „Eventfahrradstraßen“ könnten Interessierten dazu Ideen geben. Ich habe schon ein paarmal an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teilgenommen (25 km eine Strecke), was anfangs deutlich schwerer fiel als heute. Je öfter man das macht, umso einfacher wird es auch mit der Vorbereitung. Die Stadt muss (gern mit externer Unterstützung, vielleicht auch Polizei) einerseits die Infrastruktur in diese Richtung entwickeln (Fahrradwege, Stellplätze), und das Konzept der Straßensperren und Umleitung umsetzen, und die Bürger langfristig (vorher) und gründlich

informieren. Das ist zweifelsfrei eine Herausforderung. Notwendige Transportkorridore müssten natürlich freigehalten werden, und die Radler entsprechend geleitet werden.

4/5 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen? / Wen und was braucht es für die erfolgreiche Umsetzung?

Informationsstände vor und während der Aktion helfen bei der Orientierung. Man könnte erfahrene Eventagenturen bei der Planung und Umsetzung heranziehen, wie beim Karneval oder KölnMarathon. Die Strecken als solche könnten mit kleinen Ständen und Aktionen (vgl. s.o.) noch zusätzlich interessant gemacht werden. Die Krankenkassen könnten die Aktion mit unterstützen, da der gesundheitliche Aspekt mitprofitiert. Universitäten und/oder andere wissenschaftliche Einrichtung haben bestimmt auch viele Ideen zur Mitgestaltung der Informationsaktionen oder zur Auswertung (z.B. durch Verkehrs Computersimulationen, „ökosoziologische“ Untersuchungen, etc.). Eine Testaktion (ein FahrradSamstag) sollte am besten im Frühsommer/Sommer stattfinden, wenn der Verkehr etwas ruhiger ist und das Wetter schön. Zu Anfang könnte man vorerst nur ein paar Straßen auswählen und freigeben, und bei Erfolg der Aktion und mehr Erfahrung, den Bereich sukzessive ausweiten. Ich würde die Auswahl der Straßen so treffen, dass die attraktiven Ecken der Stadt (Innenstadt, Parkanlagen, Freizeitanlagen, Einkaufszentren, etc.) auch mit durchgängigen Einfallstraßen aus den Stadtrandbezirken für die Radfahrer erreichbar sind. Am besten wäre ein Netz, in dem alle gesperrten Straßen oder Wege untereinander verbunden sind (z.B. von Junkersdorf am Stadion vorbei bis in die Innenstadt, mit Querverbindungen zu Nord/Süd und weiteren „Fahrradstraßen“). Die autofreien Straßen müssten durch ein System gekennzeichnet und Umleitungen für Autos klar kommuniziert werden (z.B. durch Smartphone Apps, Radio, Internet, Beschilderung, etc.). Das Verkehrsaufkommen auf den umgebenden Ausweichstraßen wird sich vermutlich erhöhen, vielleicht kann man das auch durch Vorabinformationen, die Einladung zum Mitmachen und weitreichende Umleitungen vermindern. Eine gründliche, intelligente Planung und rechtzeitige Information, die alle Interessensgruppen berücksichtigt, ist unverzichtbar. Ich würde mir selbst als Fahrradfahrerin und Autofahrerin wünschen, dass sich das Fahrradfahren noch mehr in den Alltag integrieren ließe, um öfter auf das Auto verzichten zu können. Damit wäre auch (aber nicht nur) dem Klima ein großer Gefallen getan.

Kontakt: N. Petersen, nordpolsen@googlemail.com