

Radfahrer sollen auf die Straße

Die Landesregierung verfolgt einen neuen Kurs im Radwegebau. Fahrradfahrer sollen künftig verstärkt auf separaten Streifen auf der Straße fahren. Zudem sind mehr Schnellradwege geplant.

VON GREGOR PREISS

Der klassische Radweg – eine separate Fahrspur neben der Straße – hat nach dem Willen von Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) zumindest innerorts ausgedient. Der einfache Grund: Er ist zu teuer. Und passt somit nicht in Hermanns Konzept, mehr Menschen aufs Rad zu bringen.

Der Ausweg des Ministers lautet Schutzstreifen statt Radweg. In Zukunft sollen landesweit viele Kreis- und Landesstraßen zugunsten von Radspuren verschmälert werden. Das Ganze jedoch nur innerorts auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde. Überlandstraßen sollen weiterhin dem motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben.

Schon jetzt würden immer mehr Kommunen im Land Markierungen auf ihren Straßen anbringen, berichtet das Verkehrsministerium. Hermann: „Die Umsetzung ist kostengünstig, der Sicherheitsgewinn hoch.“

Ein Problem: Viele Straßen sind eigentlich zu schmal dafür. Eine Landesrichtlinie sieht

für die Anbringung von Schutzstreifen eine Mindeststraßenbreite von sieben Metern vor. Mit Hilfe einer aktuellen Studie will Hermann diese Richtlinie nach unten korrigieren. Ein Forschungsprojekt der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) ist zu dem Ergebnis gekommen, dass abgetrennte Spuren für Radfahrer auch unter einer Straßenbreite von sieben Metern funktionieren. Auf den untersuchten Strecken mit beidseitigen Radstreifen führen die Autos langsamer und überholen mit mehr Abstand.

Für Arbeitsgemeinschaft und Ministerium rechtfertigen diese Ergebnisse Fahrradmarkierungen in größerem Stil. Genauere Details zu den Ausbauplänen gibt es aber nicht – letztlich entscheiden die Kommunen. Als weiteres großes Ziel vor der anstehenden Fahrradsaison nennt Hermann den Ausbau von Radschnellwegen. Diese haben die Funktion einer Fahrrad-Autobahn, sind mehrspurig, möglichst kreuzungsfrei und für Fußgänger tabu. Bisher gibt es solche Schnellwege nur in Freiburg. Da sie neuerdings förderfähig sind, sollen weitere bald folgen.

Oppositioneller darf Ukraine verlassen

Der Fall des offenbar gefolterten Aktivisten Bulatow sorgt international für Empörung.

Der mutmaßlich gefolterte ukrainische Regierungsgegner Dmitri Bulatow darf überraschend ab Sonntag in die EU ausreisen. Dies habe ihm sein amtierender ukrainischer

Kollege Leonid Koschara zugesichert, sagte Außenminister Frank-Walter Steinmeier am Rande der Münchner Sicherheitskonferenz.

Der SPD-Politiker bot Bulatow an, sich in Deutschland medizinisch behandeln zu lassen. Gegen den schwer verletzten Aktivist läuft ein Verfahren wegen der Teilnahme an Massenunruhen. Zugleich leitete der ukrainische Geheimdienst SBU Ermittlungen wegen versuchten Staatsstreichs gegen die Oppositionspartei der inhaftierten Ex-Regierungschefin Julia Timoschenko ein. DPA

►► Mehr auf Seite 3

UNSERER MEINUNG NACH

Besser als gar kein Radweg



VON GREGOR PREISS

Straßenstreifen für Radfahrer sind eine günstige Alternative. Doch Vorsicht in staugeplagten Städten.

Im Straßenbau hat die Landesregierung die Kehrtwende bereits vollzogen: kaum neue Straßen mehr, dafür die bestehenden erhalten. Diese Philosophie folgt grünen Prinzipien, hat aber auch einen schlichten finanziellen Hintergrund.

In der Radverkehrspolitik schlägt Verkehrsminister Winfried Hermann nun einen vergleichbaren Weg ein. Statt neue Radwege zu bauen, plädiert er für mehr Schutzstreifen auf Fahrbahnen. Was nichts anderes bedeutet, als auf bestehenden Straßen einen Teil für die Radfahrer zu reservieren.

Mehr Fahrrad, weniger Auto – einem Grünen-Verkehrsminister kann man diesen Kurs nicht verübeln. Dass er dabei auf eine pragmatische, da günstige Lösung setzt – umso besser. Allerdings darf bezweifelt werden, dass die Ergebnisse des Forschungsprojekts in puncto Verkehrssicherheit Allgemeingültigkeit besitzen. Autofahrer gehen sicher nicht überall vom Gas, nur weil der markierte Fahrbahnrand den Radlern gehört.

Die Grünen müssen aufpassen, dass sie nicht übersteuern. Vor allem in Stau-Städten wie Stuttgart dürfen Radstreifen nicht noch mehr Nadelöhre verursachen. Auch Fußgänger haben ein berechtigtes Interesse daran, Städteplanung nicht komplett dem Drahtesel unterzuordnen. Was noch wichtiger ist: Das bestehende Netz für Radfahrer muss dringend auf Vordermann gebracht werden. Von Risiken und Schlaglöchern droht häufig genauso viel Gefahr wie von Autofahrern.