

David gegen Goliath, ADFC gegen Stadtplaner ?

Zur Vorgeschichte des Positionspapiers mit dem Blindenverband

Zur ADFC-Landesversammlung 1999 in Nordhausen hatte das Stadtplanungsamt bei seinen Vorhaben zur Landesgartenschau 2004 von zukunftsorientierten Konzepten für Geh- und Radwege gesprochen. Um so enttäuscht waren wir, als wir im März 2001 - nach Antrag an das Amt - endlich Näheres zur Verkehrsführung erfuhren.

Unsere leider wenig erfolgreichen Versuche, Einfluß auf die Radverkehrsgestaltung zu nehmen, sind auf unseren Webseiten dokumentiert (www.adfc-nordhausen.de / Aktuelles / Nähere Information zum Sachverhalt/Chronologischer Ablauf).

Im Stadtkonzept war u.a. geplant, auf dem zum Teil engen Gehweg der Rautenstraße (einer Einkaufsmeile mit starkem Gefälle) einen Radweg mit Benutzungspflicht einzurichten. Wenigstens diese wurde nach unserem Drängen aufgehoben.

Direkt neben der Radspur von 1m Breite (!) war ein 25 cm breiter Blindenleitstreifen mit weißen Rillenplatten geplant. Unsere Warnungen zu solch schwerwiegenden Projektfehlern wurden anfangs von den Planern einfach ignoriert.

Unter diesen düsteren Vorzeichen suchten wir im Internet

die Kontaktadresse des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Thüringen e.V. Nach der Kontaktaufnahme mit Herrn Tölke, waren wir sehr überrascht. Das allgemeine Problem der Radverkehrsführung auf Gehwegen war in diesem Verband mit einer für uns unerwarteten Tiefe und analytischen Gründlichkeit bereits bearbeitet worden.

Das Angebot einer weiteren Zusammenarbeit wurde deshalb von uns dankend angenommen. Und da es sich dabei nicht um ein spezielles "Nordhäuser Problem" handelt, leiteten wir das Angebot weiter an den ADFC-Landesverband. In den letzten Monaten erfolgte dann ein intensiver Abgleich der Vorstellungen. Bis auf den strittigen Punkt einer Freigabe von Fußgängerzonen für Fahrräder wurde ein überwiegender Konsens erarbeitet. In diesem Fall, so glaube ich, können die Politiker von uns lernen.

Nötig hielten wir gemeinsame Positionen zu Planungsgrundsätzen, weil planerische Entwürfe häufig zu "unanfechtbaren, demokratisch legitimierten" Argumenten verabsolutiert werden, wenn sie das Stadtparlament bestätigt hat. Kritiker werden dann - so wie wir - in

die Nische der ewigen Nörgler und Besserwisser verdrängt.

Natürlich müssen auch wir uns vor Vereinfachungen hüten., müssen wir Argumente berücksichtigen wie die Förderfähigkeit von Straßenbaumaßnahmen oder die Dichte des motorisierten Verkehrs auf der Straße und stadtplanerische Grundregeln beachten.

Gehandelt aber werden muß, weil die zuständigen Behörden den Trend zur zunehmenden Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr kaum dämmen. Stattdessen wird er durch bisher gängige verkehrsplanerische Ansätze in vielen Fällen sogar unterstützt. Die Grenzen der Verwaltungsvorschrift zur StVO zur Regelung des Radverkehrs auf Gehwegen werden hierbei oft überschritten.

Häufig verwendete Schlagworte wie "Aufenthaltsqualität" und Schaffung von "Erlebnisbereichen auf Gehwegen", Sicherheit von Fußgängern und behinderten Menschen auf Gehwegen und als makabere Steigerung "Förderung des Radverkehrs" stehen so oft in krassem Widerspruch zum später Geschaffenenm.

Erhard Berger