Freitag, 19. März 2021, Freisinger Tagblatt / Leserbriefe

Radler, Rücksicht und zu wenig Radwege

Kathrin Brack und Lutz Bäucker: Schlechtes Radl-Zeugnis für Bayern; Bayern 17. März

In die Auswertung der alle zwei Jahre bundesweit stattfindenden, differenzierten Befragung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC wurde Garmisch-Partenkirchen erstmals aufgenommen, weil die erforderliche Anzahl von 50 Teilnehmenden mit 107 erstmalig deutlich überschritten wurde. Das Interesse der Radfahrenden am Fahrradklima steigt also auch bei uns im Ort. Im „Radl-Wahl-O-Mat“ der Radlinitiative GAP zur letzten Bürgermeister-Wahl hatte ein „sicheres und ausgewogenes Verkehrskonzept für den gesamten Ort“ nach Aussagen von Frau Koch große Priorität. Beispielsweise sollten dabei sichere Fahrradwege den Bürgern die Möglichkeit zur Alternative geben und die Attraktivität der autofreien Fortbewegung dadurch gefördert werden. Das Ergebnis ist Platz 409 von 415 teilnehmenden Orten mit einer Einwohnerzahl von 20 000 bis 50 000 – beschämend. Dabei ist auf der Webseite der Gemeinde, dort als Ort für Radfahrer vermerkt, immer noch das „aktuelle Radverkehrskonzept, welches in Garmisch-Partenkirchen unter der Leitung

des Referenten für Mobilität und Umwelt, Dr. Stephan Thiel, mit der „Radlgruppe“ erarbeitet wurde, auf 195 Seiten zu finden. Ein Witz! Hinter dem Titel ist die Jahreszahl 2030 vermerkt. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

Wolf-Dietrich Hanneberg

Garmisch-Partenkirchen

Dass Radfahren heutzutage zu Recht besonders hoch in Kurs steht, sollte ja nicht eine unbeschränkte und unkontrollierte Herrschaft der Radler über Straßen und Wege bedeuten. Muss es sein, dass so viele glauben, beim Aufsteigen aufs Rad ihre Manieren einfach ablegen zu können? Oft zu beobachten am Abend auf unserer Straße zum/vom S-Bahnhof. Dass diese Straße eine Autostraße ist, geniert viele Radler nicht: Sie fahren munter nebeneinander auf der linken wie der rechten Fahrbahnseite, oft ohne Licht. Als Autofahrerin bin ich verpflichtet, einen Sicherheitsabstand zum Radler einzuhalten. Warum gilt der nicht umgekehrt, warum überholen mich, wenn ich vor dem Abbiegen oder bei Stau langsam fahren muss, immer wieder schnelle Radler dicht links wie rechts? Wie darf es sein, dass ich mich in Lebensgefahr begebe, wenn ich auf einem für Fußgänger und Radler gewidmeten Weg spazieren gehe? Kürzlich sauste auf abschüssiger Strecke ohne Warnung ein Radler dicht an mir vorbei – ein Schritt nach links hätte mich ins Krankenhaus gebracht. Und nahezu unglaublich, was vor wenigen Tagen meinem

Mann und mir auf einem Feldweg widerfahren ist: Wir gingen links und rechts des Wegs – da preschte unversehens in der schmalen Mitte zwischen uns ein Radl-Rowdy durch; uns stockte der Atem. Wir weichen ja gerne aus, wenn wir eine Fahrradklingel hören, aber offensichtlich gibt es diese nicht mehr oft.

Gudrun Elsner

Zorneding

Wundert dieses Ergebnis wirklich irgendjemanden? Als Radler merke ich es täglich, auch wenn es in einzelnen Kommunen langsam aber ja positive Ansätze gibt. Wir sehen seit Jahrzehnten die Unterschiede, wenn wir in anderen Bundesländern oder gar in Dänemark oder den Niederlanden unterwegs sind. Bayern ist ebenso trauriges Schlusslicht aller 16 Bundesländer bei der umweltfreundlichen Mobilität, wie der BUND Naturschutz in Bayern bereits 2020 informiert hat. Beim Straßenbau würden wir dagegen sicher einen der ersten Plätze in einem Bundesländerranking einnehmen. Wir sehen also, dass in unserem Heimatland noch viel zu tun ist, um ein notwendiges Umsteuern für den Klimaschutz zu erreichen: Verlagern von Haushaltsmitteln aus den Straßenbauetats in die Förderung des öffentlichen Verkehrs, stärkere Unterstützung der Landkreise und Kommunen bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und, und, und.

Wenn wir mit den Haushaltsmitteln und dem Tempo bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des

Radverkehrs so weitermachen, erreichen wir das 1,5-Grad-Klimaziel nie. Stattdessen werden weiterhin Straßen geplant, gebaut und finanziert, damit Autofahrer 4 Minuten schneller von A nach B kommen. Es wird eine bayernweite Begrenzung des Flächenverbrauchs auf 5 Hektar pro Tag beschlossen – bis spätestens 2030. Aber noch heute wird fleißig weitergebaut.

Fred Langer

Holzkirchen