

Berlin – einmal fahrradfrei gedacht



Walter Fett

Weit und breit hemmen nun in Berlin Baustellen den Verkehrsfluß. Das muß nun eben sein, es muß ja (nun endlich!) überall repariert werden. Dies hat zur Folge, daß über große Strecken hinweg der Straßenbelag ein einschränkendes Linienraster aufbemalt bekam, sortiert für fahrende wie parkende Autos, für Busse, Radfahrer und die verbleibenden Fußgänger.

Das machte offensichtlich Appetit. Denn bei dieser Gelegenheit wurde die jeweilige Nutzungskapazität neu verteilt. Wo früher zwei Autos nebeneinander herfahren und sich überholen konnten, reicht es nur noch für ein Auto. Von den mehrspurigen Fahrstraßen abgesehen ist der Verkehr streng genommen nurmehr noch einspurig möglich. Also bestimmt das langsamste Fahrzeug die nachfolgende Verkehrsgeschwindigkeit; ein stockendes Auto – weshalb auch immer – stoppt die ganze Reihe, zumindest solange Radfahrer, (und es sollen ja so viel wie möglich werden), wenn schon nicht am Überholen, sie dann doch am Rechtsabbiegen hindern. Auch dürfen Radfahrer die Straße benutzen, selbst wenn ihnen ein eigener Radweg zur Verfügung gestellt ist. Lediglich wenn an jeder einzelnen Straßenecke auf den Radweg verwiesen ist, müßten sie ihn auch benutzen. Diese Situation ist aber selten der Fall. Und wollte man mit dem Auto den seitlichen Abstand von einem Meter einhalten, ist auch bei mittlerer Straßenbreite kein Überholen des Radfahrers möglich. Radfahrer diktieren dann den Verkehrsfluß, besser gesagt das Verkehrs-Rinnsal. Das verradfahrte Berlin – überholungs(be)frei(t)?

Das in der *Berliner Zeitung* (7. August 2017, S. 9) angekündigte, zunächst nur geplante *Mobilitätsgesetz* ist dahingehend schon ziemlich ambitioniert: Radschnellverbindungen mit eigenen Grünen Wellen werden verheißen; Radbahnen statt Autobahnen, stets breit genug zum Überholen. Fahren auch gegen den Einbahnverkehr wird gewünscht: Hat man den Sinn einer solchen Verkehrsart vergessen, weil die Enge der Straße gerademal einem Auto die Durchfahrt erlaubt? Die soll nun durch entgegenkommende Radfahrer gesperrt werden? Und schließlich sollen alle Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen bekommen; und für den

Standverkehr seien 100 000 Radstellplätze zu schaffen.

Ist das vielleicht eine unauffälliger Methode der zwangsweisen **Verkehrsberuhigung**? Kommt darauf an, wie man es sieht. Wenn man dann noch eine möglichst stadtweite Ausweitung der 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung draufsetzt, **so besteht die „Beruhigung“ aus einer Reihe folgender Konsequenzen**, sofern kein Kraftfahrer auf seine Fahrt verzichtet (der Einfachheit halber wird angenommen, daß man jetzt „30“ – oder „25“ – fährt, wo man zuvor „60“ – oder „50“ – fuhr) :

- * Jede Fahrt dauert doppelt so lang.
- * Es sind doppelt so viele Autos gleichzeitig auf der Straße.
- * Der Verkehr ist doppelt so dicht.
- * Der Abstand zwischen den Autos ist nur noch halb so groß, während die Zeit für Fußgänger, zwischen den Autos die Straße zu überqueren, allerdings gleichbleibt.
- * Die Brems- und Wiederbeschleunigungsphasen eingerechnet (bedingt durch die Rot-Ampelphasen oder Vorfahrteinschränkungen) steigt der durchschnittliche Verbrauch an Benzin und insbesondere an Dieselkraftstoff.
- * Die Aufwandskosten für Fahrpersonal verdoppeln sich; die Preissteigerung würde jedoch an die Kundschaft durchgereicht.
- * Bis dahin ausgelastete Fuhrbetriebe müssen ihren Fuhrpark verdoppeln: Will man das – oder weiß man das nur nicht, hat also nicht zu Ende gedacht?

Es käme hoffentlich erstmal nur auf ein Experiment an. Vielleicht retten uns die dann gemachten Erfahrungen vor einer dauerhaften Durchführung. Die Strategie eines derartigen Vorgehens wurde ja bereits mit der kurzfristigen Einführung des Abbauplans der nun wirklich tsunamiferne Kernkraftwerke vorgeführt. Dafür kam das Kernkraftunglück im fernen Fokushima höchst gelegen, obwohl dort dadurch nicht ein einziges direktes Todesopfer zu beklagen war: Bei einer – lediglich! – Landtagswahl (Baden-Württemberg 2016) galt es, die Argumente der konkurrierenden Partei (GRÜNE) mit einem Male zu den eigenen zu machen und dieser Partei dadurch die GRÜNE-sympathisierenden Wähler abzuluchsen; zwar nicht durch Diktatur, aber doch durch Ethikratur. Wir wissen, dass das erhoffte Übertrumpfen – oder gar Ausschalten – der GRÜNEN nicht geklappt hat; diese wurden sogar die stärkste Partei! Aber nun war ein Zurück in der Kernkraftfrage nicht mehr möglich. Man kann sich schließlich nicht zweimal hintereinander einen analogen Opportunismus leisten!

Stattdessen müssen wir nun mit unermesslich viel Geld für die Stromkosten eines jeden von uns schlichtweg nur noch durchhalten! Solch Opfern hat ja bei den Deutschen schon früher stets gewirkt. Sie lassen sich von Mißstimmungswalzen erst einmal überrollen – und bleiben dann aber in ihrem Mitläufertum verschlimmbessernd konsequent, was bei ihnen dann Treue heißt – was auch nur besser klingt als Herdentrieb.

Die von unserer Bundeskanzlerin vorgeführte Weise, mal kurzerhand die Lahmlegung der Kernkraft in Deutschland in Gang zu setzen, sollte auch im Verkehrswesen praktiziert werden dürfen. Ein Versuch (wenn auch eventuell nur so vorübergehend wie hoffentlich der mit der Kernkraftstilllegung) bestände in der Erprobung, den städtischen Radverkehr stillzulegen! Im Gegensatz zum Atomausstieg wäre das gesamtwirtschaftlich nur eine eventuell reversible Notwehrmaßnahme.

Vorschlag für solch eine Gegenwelt:

Innerhalb des städtischen Personenverkehrssystems ist jedwedes Radfahren durchgehend verboten. Um die Entwöhnung zu fördern, wäre auch die sichtbare Zurschaustellung von Fahrrädern – außer in Museen – strafbar. Da Radfahrer auch bisher bereits durch keinerlei Fahrzeugsteuer belastet waren, entstünde dem Fiskus dennoch keinerlei Einnahmeverlust.

Die potentiellen Folgen sähen fast vollständig positiv aus:

Sämtliche durch die Existenz von Radfahrern bedingten Unfälle würden absolut vermieden. Dadurch würde das Gesundheitssystem entlastet. Beträchtliche Zusatzeinnahmen kämen dem öffentlichen Personenverkehr zugute. Es gäbe keine störenden und stets gefährlichen Hindernisse mehr durch Fahrradständer. Außerdem profitierte man mittels Schrottgewinnung durch die aufgegebenen Fahrräder; gefördert eventuell mit öffentlichem Prämienangebot. Auch führte es zur Platzgewinnung im bisherigen Aufbewahrungsbereich. Kein umweltstörendes Fahrradklingeln nervte mehr, kein zuvor nötiges Warnen durch die Autohupen belästigte uns mehr. Ein gesundheitsfördernder Gewinn ergibt sich durch den gesteigerten Fußgeherbetrieb. An Endstationen des Berliner Verkehrssystem wäre eine Fahrradausleihe eventuell anzudenken. Ab dort gilt dann generell eine Kennzeichnungspflicht durch Nummernbeschilderung zwecks Haftungsverfolgung: Dieses Vorgehen entspricht einer Gleichstellung mit dem Autofahrer und steigert das Verantwortungsgefühl ebenso wie die Verfolgbarkeit. Durch Entfernung der Fahrradspuren würde an Straßenbreite gewonnen, womit wieder ein allgemein zweispuriger Autoverkehr mit Überholungsmöglichkeit erzielt würde. Das führte weiterhin zu einem zügigeren Verkehrsfluß mit entsprechender Schadstoffminderung. Nicht zuletzt wäre die Einsparung an der Straßenbeschilderung und der Belagbemalung vorteilhaft. Also:

lieber radfrei als ratlos!

Unterscheidet sich ein derartiges Vorhaben denn grundsätzlich vom volkswirtschaftlich schwerwiegenden Maßnahmenkatalog der CO₂-Minderung und deren angeblichen Folgen? Denn auch für eine solche CO₂-verarmte Gegenwelt konnte sich noch kein Faktenscheck auf einen hinreichend positiven Erfolg berufen!

Zugegeben: Wer beim Lesen dieses Textes gewisse sokratisch-ironische Tendenzen aufzuspüren meint, liegt nicht völlig falsch. Die Möglichkeit zum Aufkommen von Ironie weist stets auf die Gegebenheit eines irritierenden Anlasses hin. Zu solchen gehört auch, dass wir gegenwärtig in einer schon zwei jahrzehntelangen Klimakonstanz gestrandet zu sein scheinen! Auch wenn derlei Wahrnehmung den Ökofanatikern in ihrer Klimawahnwelt wie Gestank im Ohr wirkte: Angesichts eines angestrebten, zumindest gern gesehenen Diskussionsverbotes sollte man wenigstens schnell noch einmal achselzuckend entgegen schmunzeln dürfen – und beim Ausspruch des Philosophen **Friedrich Nietzsche** – bereits aus dem Jahre **1886** – mit dem Kopfe nicken:

„Der Irrsinn ist bei Einzelnen etwas Seltenes – aber bei Gruppen, Parteien, Völkern, Zeiten die Regel“.