

Die Braunschweiger Radverkehrspolitik seit 1980

von Hans-W. Fechtel / braunschweiger forum AG Radverkehr

21.04.2018

Verkehrspolitik – und damit auch die Förderung des Radverkehrs - ist immer dann erfolgreich, wenn die politischen Akteure und die kommunalen PlanerInnen

- das Thema ernst nehmen
- eigene Betroffenheiten da sind
- fachliche Kompetenzen besitzen
- über längerfristige Ziele und Konzepte verfügen
- diese in verständlicher Form kommunizieren
- und genügend finanzielle Mittel (auch längerfristig) zur Verfügung stellen.

In den 1970er und frühen 1980er Jahren hatte die Stadt BS lediglich einen „*Radwegebedarfsplan*“. Bauliche Standards der Radverkehrsanlagen waren in BS nicht definiert. Man bezog sich beim Netzausbau auf die „*Vorläufigen Richtlinien für Radverkehrsanlagen*“ der FGSV aus dem Jahr 1963 ! Erst mit den „*Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen (ERA)*“ der FGSV aus dem Jahre 1982 kam etwas Bewegung in die politischen Diskussionen.

Nach der Präsentation der vom bs-forum und vom ADFC BS erarbeiteten und im Rathaus präsentierten Fotoausstellung „*Radfahren im Stadtverkehr*“ richtete der damalige Stadtbaurat Dr. Konrad Wiese im Jahr 1983 eine Radwegekommission als städtische Arbeitsgruppe (zunächst ohne politische VertreterInnen) ein. Die arbeitete aber nicht konzeptionell, sondern mühte sich an straßenbezogenen Mängellisten des bs-forums ab. Konsens gab es nur zu einigen (kostengünstigen) straßenverkehrsrechtlichen Fragen; denn für bauliche Maßnahmen reichten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel vorne und hinten nicht.

Im Dez.1986 fasste der Rat endlich einen Beschluss zur Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes für BS, dass „*alle Möglichkeiten des Radverkehrs einbeziehen und unter Beteiligung der bereits in BS zum Radverkehr arbeitenden Gruppen*“ erfolgen sollte. Danach passierte erstmal ... gar nichts ! Im November 1987 teilte die Bauverwaltung dann dem Planungsausschuss unter Vorlage eines zweiseitigen Arbeitsprogramms mit,

- „*die Sachbearbeitung sei im Gange,*
- *zur Mithilfe bei der Erstellung des Konzeptes sei eine ABM-Stelle beantragt und*
- *dieser Sachverstand mache die Vergabe eines Auftrages an ein Büro entbehrlich*“.

Erst ein Jahr später (im Oktober 1988) stellte die Politik eine Ratsanfrage zum Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes (beantwortet von dem fachlich unterbelegten Dezernenten Dr. Kuhlmann). Die zwischenzeitlich vom bs-forum und vom ADFC BS eingereichten Zuarbeiten (u.a. eine systematische Bestandsaufnahme aller Radwege im engeren Stadtgebiet) wurden von der Verwaltung zwar entgegengenommen, bewirkten aber keine Beschleunigung des Verfahrens. Selbst „*Werkstattgespräche*“ mit Mitarbeitern der Verkehrsplanung (Krech, Jakacz, Vesterling) brachten keine wirkliche Bewegung.

Erst unter dem neuen Stadtbaurat Dr. Klaus Beckmann kam es im Mai 1994 zum Beschluss eines (bis heute gültigen !) Radverkehrskonzeptes für BS, im Wesent-

lichen erstellt von dem im August 1990 eingestellten Radverkehrsbeauftragten Dirk Heuvelmann.

Derweil führte die SPD-Fraktion jeweils am ersten Tag der Sommerferien mit großer Pressebegleitung einmal jährlich eine Befahrung der (meist nur oberflächlich) sanierten Radwege durch. Bei der „*Radwegebesichtigungstour*“ zeigte man sich stets begeistert von der Verwendung der – einst auf SPD-Antrag eingerichteten – Haushaltsstelle „*für Erneuerungsarbeiten an beschädigten Radwegen*“, ausgestattet mit jährlich 200.000 DM. Journalistisch begleitet wurde die (stets vom späteren OB Werner Steffens angeführte und vom Tiefbauamtsleiter Ehlers fachlich assistierte) Truppe über viele Jahre von Ernst-Johann Zauner, dem ehemaligen Co-Piloten von Ecki Schimpf bei dessen diversen Autorennen im In- und Ausland.

Bei der Besichtigungstour des Jahres 2000 titelte der neue BZ-Mitarbeiter Jörn Stachura: „*Bahn frei zur „Fahrradstadt Braunschweig*“. OB Steffens hatte nämlich die Parole ausgegeben, „*Braunschweig wolle Fahrradstadt Nr. 2 gleich nach Münster werden*“.

Mittlerweile gibt es diese Traditionsveranstaltung der SPD nicht mehr; aber dafür gibt es ja noch das Radverkehrskonzept von 1994.

Die SPD ist auch so zufrieden mit der Ausstattung an Radwegen in Braunschweig. Denn außer ihr scheint sich keine Rathausfraktion – ausgenommen B90/Die Grünen - wirklich für die Verbesserung der Radverkehrssituation in BS zu interessieren. Zwar sind mittlerweile alle Ratsfraktionen personell in der Radverkehrskommission vertreten. Das hat deren Wirksamkeit aber kaum verbessert, da sich unter 20 Leuten und bei lediglich 1-2 Treffen pro Jahr kaum zielorientiert diskutieren lässt.

Wozu dieser umfangreiche Rückblick ? Er macht mehrere Dinge deutlich:

- Die Braunschweiger Politik ist – was Entscheidungen zur Radverkehrsförderung angeht – nicht gerade schnell.
- Die Ratspolitiker sind nicht eben selbstkritisch, sondern eher selbstgefällig.
- Neue Vokabeln (wie jetzt die „Radschnellwege“) werden von den Politikern gern aufgegriffen, auch wenn sie noch gar nicht wissen, was diese bedeuten. Damit können sie gegenüber der Bevölkerung auch nicht wirklich kommuniziert werden.
- Die „Fahrradstadt Braunschweig“ wurde schon oft proklamiert, eine Vision bisher aber nur partiell entwickelt.
- Verkehrsinitiativen wie der ADFC und das bs-forum waren/sind solange „nützlich“, wie sie das behäbige Zusammenwirken von Verwaltung und Politik nicht stören.

Eine Kampagne für ein „*fahrradfreundliche(re)s Braunschweig*“ kann nur dann wirklich erfolgreich sein, wenn die örtliche Politik sich unseren Ideen gegenüber öffnet und diese mit Ratsbeschlüssen zur (stärkeren) Radverkehrsförderung in BS flankiert.