

Radfahren

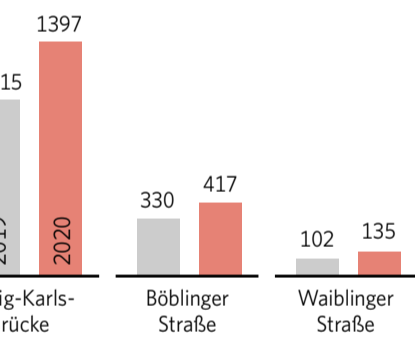
die Verkehrswende voran, sind umweltfreundlich unterwegs, sportlich aktiv und ein echter Wirtschaftsfaktor – auch in der vom Automobilbau geprägten Region Stuttgart. Zwei Datenprojekte im Rahmen unserer Serie sollen helfen, diesen Trend zu brechen. Was wir vorhaben, beschreiben wir auf dieser Doppelseite.



Foto: Lichtgut/Julian Rettig

ANSTIEG

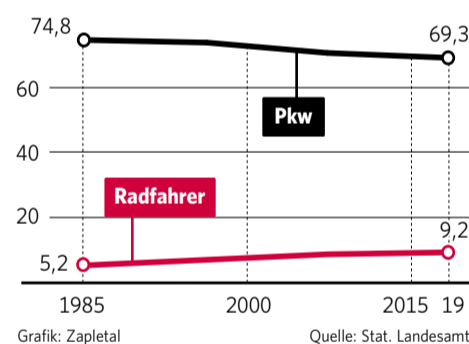
ählte Radfahrer an Zählstellen  
(gerundet)



ANSTIEG BEI RADFAHRERN

Unfallbeteiligte

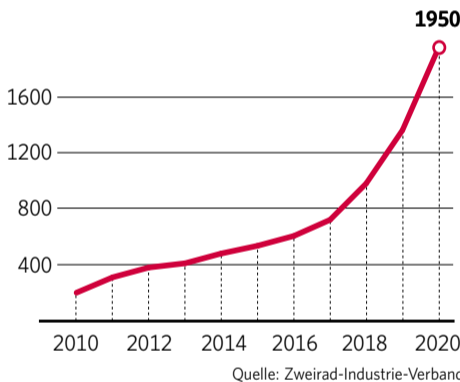
nur Unfälle mit Personen- oder hohem Sachschaden, Anteil an allen Unfällen in Prozent



MAN FÄHRT ELEKTRISCH

Verkaufte Pedelecs

in Deutschland, in Tausend



Luciana Mugei

Im Berufsverkehr ist es am heftigsten

Von unserer Mitmachaktion hat Luciana Mugei auf Facebook erfahren – und war sofort angetan. „Ich unterstütze gerne Initiativen, die Stuttgart fahrradfreundlicher machen“, sagt die 44-Jährige. Regelmäßig werde sie von Autos knapp überholt – zum Beispiel in der Zepelinstraße, unweit ihres Zuhauses in West. „Da parken Autos am Straßenrand, ein Bus kommt entgegen – und trotzdem muss der Autofahrer mich noch schnell überholen“, klagt Mugei. Die eingezeichnete Radspur hilft in solchen Fällen kaum weiter. Echte Sicherheit empfindet Luciana Mugei nur, wenn der Radweg baulich abgetrennt ist. Gefühl habe die Sicherheit von Radfahrern auch mit der Tageszeit zu tun, sagt sie: „Im Berufsverkehr sind die Leute oft besonders gestresst“. Ob an dieser Vermutung etwas dran ist, wird unsere Aktion zeigen – man kann mit den erhobenen Daten auch ermitteln, ob im Berufsverkehr enger überholt wird als abends oder zur Mittagszeit. jgp



Fabian Seiffert

Ein kleiner Beitrag für mehr Sicherheit

„Ich bin leidenschaftlicher Fahrradfahrer und erlebe selber immer wieder Situationen im Straßenverkehr, die ich als gefährlich empfinde“, sagt Fabian Seiffert. Das hat ihn angetrieben, sich dem Kesselbox-Team an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg anzuschließen. Schließlich habe man ja nicht gerade oft die Möglichkeit, selbst etwas für mehr Sicherheit im Radverkehr zu tun, sagt der 23-Jährige. Bei der Kesselbox kann Fabian Seiffert ganz spezielles Know-how einbringen: Er kümmert sich um das Gehäuse für die Technik. Seiffert konstruiert gerne Dinge und hat Erfahrungen im 3-D-Druck. Also hat er das Gehäuse für die Kesselbox optimiert. Es lässt sich nun leicht an Sattelstangen sowie Gepäckträgern montieren, ist außerdem robust und sieht obendrein schick aus. „Ich hoffe, dass sich auf diese Weise meinen kleinen Beitrag zur Entwicklung des Radverkehrs beitragen kann“, sagt der technikbegeisterte junge Mann. jgp



Maresa Schmid

Mit Kind ist es etwas besser

Maresa Schmid hat zwei Räder – eines mit Kindersitz und eines ohne. Wenn die 30-Jährige mit ihrer Tochter unterwegs ist, verhalten sich die Autofahrer oftmals rücksichtsvoller, hat sie beobachtet. Und wenn sie alleine unterwegs ist? „Ich werde nicht sehr oft beim Überholen von Autos geschnitten“, sagt Schmid, „vielleicht liegt das auch daran, dass Radfahrerinnen etwas besser behandelt werden“. Trotzdem sei der Unterschied zu ihrem früheren Wohnort Münster krass. „Dort ist das Fahrrad das Verkehrsmittel Nummer eins. Hier ist es das Auto“, berichtet Maresa Schmid. Stuttgart tue schon einiges, um die Stadt fahrradfreundlicher zu machen – Tempo 40 auf vielen Hauptstraßen gehört aus Schmidts Sicht dazu. Allerdings müsste das auch allgemein anerkannt werden, zum Beispiel von Autofahrern. Generell sei Stuttgart auf einem guten Weg, sagt Schmid. Durch ihre Teilnahme am Kesselbox-Projekt will sie einen kleinen Beitrag dazu leisten. jgp



Mathias Rosenauer

Absicht ist es meistens nicht

Viele der Freiwilligen, die sich bei uns gemeldet haben, sind häufig in der Stuttgarter Innenstadt unterwegs. Bei Mathias Rosenauer ist es anders: Viermal in der Woche fährt der 51-Jährige von Stuttgart-Weilimdorf nach Waiblingen. Bei seiner Tour aus dem Stuttgarter Norden bis ins Remstal durchquert er mit seinem Pedelec unter anderem Feuerbach, Bad Cannstatt und Fellbach. 19 Kilometer ist die Strecke lang. Rosenauer versucht zwar, möglichst nur auf Radwegen zu fahren. Aber das klappt nicht immer, berichtet er. Wenn er auf der Straße fahre, „halten viele Autofahrer zu wenig Abstand beim Überholen“, stellt Mathias Rosenauer fest. Absicht unterstellt er niemandem: „Vielleicht können viele den Abstand auch nicht richtig einschätzen“. Der 51-Jährige erhofft sich, dass die Situation der Radfahrer auf Stuttgarts Straßen durch das Kesselbox-Projekt sichtbar gemacht wird und mehr Menschen das Problem erkennen. fsc

Fotos: Ulf Rosenfeld (D)/Probenki (D)

„Radtraining für Senioren“

Die Landesverkehrswacht entdeckt neue Zielgruppen – weil sich immer häufiger E-Bikes in die Quere kommen.

Dieter Speiser hat die Unfallzahlen im Blick. Im Interview spricht er über die Ursachen von Crashes – und wie der Pedelecboom die Präventionsarbeit verändert.

Radler treten gern entschlossen für ihre Sache ein. Überziehen sie manchmal? Ich teile etwa mit dem ADFC die Idealvorstellung, mit Auto und Rad zwei nicht wirklich zusammenpassende Fortbewegungsarten auf der Straße zu trennen. So weit sind wir noch nicht, weil man gerade in Großstädten nicht einfach Straßen und Gebäude für Radwege zurückbauen kann. Wo das dennoch gelingt, ist es mit abgetrennten Radwegen nicht getan. Radfahrer müssen auf ihrem eigenen Weg aufeinander aufpassen.



Foto: Landesverkehrswacht

Herr Speiser, die Zahl verunglückter Radfahrer steigt. Sind Sie beunruhigt? Man muss die Zahlen relativieren. Die Pandemie hat die neue Freude am Rad weiter gesteigert: Dank Homeoffice verlagert sich die Mobilität auf den Freizeitbereich, da ist man gern mit dem Rad unterwegs. Man spürt ja, dass der Radverkehr zunimmt. Schon deshalb passieren mehr Unfälle.

Was würde schnell helfen, die Unfallzahlen zu senken? Wichtig wäre mehr gegenseitiges Verständnis von Rad- und Autofahrern. Das Fahrrad hat jahrzehntelang auf der Straße kaum eine Rolle gespielt. Da muss man in den Köpfen nacharbeiten. Ansonsten hilft es, wenn Menschen sich an Regeln halten – etwa weil mehr kontrolliert wird. Parallel dazu müssen wir die Infrastruktur verbessern. Das bedeutet in Großstädten oft, Autos Platz wegzunehmen, erzeugt Widerstände und dauert aus Sicht der Radfahrer meist zu lange. Im Gegenzug müssen etliche Radler an sich arbeiten und sich tatsächlich nur auf Radwegen und regelkonform fortbewegen. Derzeit nehmen sie oft den kürzesten Weg, ob erlaubt oder nicht.

Wie stark ist der Radverkehr denn angestiegen? Die Parameter sind die Verkaufszahlen, auch bei Elektrofahrrädern. Dazu gibt es punktuell Zählstellen. In den Zahlen, wie sie mir vorliegen, nimmt die Zahl der Unfälle weniger stark zu als der Radverkehr selbst.

Dieter Speiser fordert eine Trennung von Rad- und Autoverkehr – sowie ein „Nacharbeiten in den Köpfen“.

Rad und Auto gelten als Gegenspieler auf der Straße. Wie stark ist dagegen die Konkurrenz unter Zweirädern? Durch die Vermischung im Straßenraum kommen Kollisionen von Auto und Rad wie von selbst. Dass Zweiräder kollidieren, ist gerade bei Elektrofahrrädern nicht selten. Vielleicht sind deren Fahrer auch etwas weniger auf die hohe Geschwindigkeit vorbereitet. Darauf müssen wir die Prävention ausrichten.

Das Gespräch führte Jan Georg Plavec.

Senioren auf den Verkehrsübungsplatz? Die Basis unserer Arbeit als Landesverkehrswacht ist, dass Kinder Rad fahren und Verkehrsregeln lernen. Für Pubertierende macht man Kampagnen für das Tragen von Radhelmen, danach war in der Vergangenheit meist Schluss. Mittlerweile versuchen wir, den Sprung zu den Senioren mit Pedelectrainings zu schaffen. Es gibt ja mittlerweile sogar E-Bikes mit ABS. Dafür muss man ein Gefühl entwickeln.

FÜR SICHERHEIT IM VERKEHR

Experte Dieter Speiser (66) ist Geschäftsführer der Verkehrswacht Baden-Württemberg, einer der ältesten Bürgerinitiativen für Sicherheit im Straßenverkehr. Zu ihren Aufgaben gehören Verkehrserziehung und -aufklärung.

Radfahrer Speiser fährt selber gerne Rad – aber eher in der Freizeit. Der Arbeitsweg aus dem Kreis Freudenstadt nach Stuttgart ist ihm dafür zu weit. Seinen für 2019 geplanten Ruhestand verschob er auf Bitte des Verkehrswachtpräsidenten Burkhard Metzger. jgp

SERIENFAHRPLAN

Infrastruktur Wo geht es mit dem Radwegebau voran, wo nicht? ab 3. Mai

Sicherheit Wo sind Unfallschwerpunkte in der Region? Wie schütze ich mich? ab 10. Mai

Trend Warum jetzt so viele mit dem Rad fahren – und wie man das misst ab 24. Mai

Szene Stuttgarts Radler erheben gern ihre Stimme. Wer gibt den Ton an? ab 31. Mai

Sport Dopingkandal und Deutschlandtour: Wie geht es dem Radsport? ab 7. Juni

Kaufberatung Fahrrad ist nicht gleich Fahrrad. Wie finde ich das richtige? ab 21. Juni

Kinder Wir geben Tipps, damit die Kleinen sicher unterwegs sind ab 28. Juni

Geschichte Wie sich das Bild vom Rad als Fortbewegungsmittel wandelt ab 5. Juli

Beteiligung Vorbild Radentscheid? Radler im Land kämpfen für ihre Interessen ab 19. Juli

Wissenschaft Radfahren ist jetzt auch ein Fall für die Hochschule ab 26. Juli

Senioren Pedelecs schieben die Branche an – und sind nicht ungefährlich ab 2. August

Wirtschaft Mit Radfahren wird gutes Geld verdient – auch in Stuttgart ab 9. August

Mountainbike Wem gehört der Wald? Das wird auch in Stuttgart gefragt ab 16. August

Dialog In regelmäßigen Abständen kommen die Leserinnen und Leser zu Wort: Schreiben Sie uns – wir bringen Sie miteinander ins Gespräch!

✉ Mails bitte an radfahren@stzn.de