

Ein Quantensprung für den Radverkehr

Das „Radverkehrskonzept 2020“ soll die Unfallzahlen halbieren und den Radanteil deutlich erhöhen

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf deutlich über 30 Prozent und gleichzeitig eine Halbierung der Fahrradunfälle – das sind die ehrgeizigen Ziele des „Radverkehrskonzepts Freiburg 2020“, das der Gemeinderat gemeinsam mit dem Haushalt Mitte April beschlossen hat. Dabei beließ er es nicht bei schönen Worten, sondern ließ Taten sprechen: Rund 3 Millionen Euro stehen – auch dank einiger erfolgreicher Fraktionsanträge – in den nächsten beiden Jahren für den Ausbau der Radinfrastruktur zur Verfügung.

Das Verkehrsmittel Fahrrad hat in Freiburg einen hohen Stellenwert. Mehr als ein Viertel (Stand 1999: 27 Prozent) aller innerstädtischen Wege legen die Freiburger mit dem Zweirad zurück, über 400 Kilometer fahrradfreundlicher Routen stehen ihnen dafür zur Verfügung. Doch weil der Ausbau des Netzes sehr früh, nämlich schon Anfang der 70er-Jahre, begann, sind manche Radwege heute veraltet.

So hat sich beispielsweise die früher übliche Führung des Radwegs hinter parkenden Autos mittlerweile als unfallträchtig herausgestellt. Außerdem sind manche Radwege inzwischen wegen der starken Nutzung überlastet. Nicht zuletzt gibt es noch immer Lücken im Netz, die einer noch stärkeren Nutzung des Fahrrads



Ein Teil des Weges ist schon da: Auf der Dreisamnordseite soll unterhalb der Schwabentorbrücke die letzte Lücke geschlossen werden. Beim Bau der neuen Stützmauer (links) wurde der künftige Fußweg schon mit eingeplant. (Foto: A. J. Schmidt)

entgegenstehen. Das liegt auch daran, dass der Ausbau der Radinfrastruktur in den Jahren knapper Haushaltsmittel eher moderat ausgefallen ist, sprich: Im Vergleich zu den 80er-Jahren, zu anderen Fahrradstädten oder auch zu den hohen Investitionen in den ÖPNV wurde relativ wenig investiert. Das ist jetzt – auch dank neuer Fördermöglichkeiten des Landes – anders.

Insgesamt listet das Radverkehrskonzept, das vom Garten- und Tiefbauamt unter Mitwirkung der Gemeinderats-

fraktionen, der Fahrradverbände und der Polizei erarbeitet wurde, rund 150 Vorhaben auf. Dazu zählen beispielsweise kleinere Sanierungen und Umbauten, Vorfahrtsregelungen oder die Ausweisung weiterer Fahrradstraßen, die das Nebenstraßennetz noch fahrradfreundlicher machen sollen. Im Programm enthalten sind aber auch größere Vorhaben wie der Aus- oder Umbau ganzer Trassen bis zum Schließen weiterer Lücken im Radnetz. Insgesamt enthält das Konzept Projekte im Umfang von rund

30 Millionen Euro. Das klingt viel, ist aber doch vergleichsweise wenig. Denn während diese Summe im Straßen- oder Stadtbahnbau nur für wenige Kilometer Strecke reicht, lässt sich im Radverkehr damit das ganze Netz auf Vordermann bringen.

Schnell und sicher radeln im „Rad-Vorrang-Netz“

Im Mittelpunkt des Radkonzepts steht der (Aus-)Bau neuer Rad-Vorrang-Routen nach dem Vorbild der niederländischen Radschnellwege. Das Rad-Vorrang-Netz enthält sowohl separate Radwege wie auch Routen an Hauptverkehrsstraßen sowie über Neben- oder Fahrradstraßen. Oberste Zielsetzung ist es, den wichtigsten Radverkehrsströmen schnell und sicher befahrbare Verbindungen zur Verfügung zu stellen.

Das wird in Zukunft auch immer wichtiger: Zum einen sorgt der zunehmende Trend zum elektrisch unterstützten Fahrradtrieb (Pedelecs oder E-Bikes) für noch mehr schnelle Radler. Zum anderen macht es dieser technische Fortschritt möglich, dass neue Zielgruppen künftig zu Radlern werden: Bewohnerinnen und Bewohner von Hanglagen oder aus dem etwas weiter entfernten Umland werden viel stärker als bislang das Fahrrad für ihre täglichen Wege nutzen können. Und auch für ältere Menschen wird das Rad damit zunehmend attraktiv.

Der Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes ist bereits voll im Gange. Für die drei Pilotstrecken am Dreisamufer (DrS), an der Güterbahn (GüB) und von Zähringen über den Stühlinger ins Vauban (ZSV) hat das Land im vergangenen Jahr eine 50-Prozent-Förderung genehmigt. Insgesamt sind für den Ausbau der drei Pilotstrecken rund 10 Millionen Euro vorgesehen.

In den vergangenen Monaten konnten bereits einige große Projekte mit einem Umfang von zusammen rund 1,8 Millionen Euro gebaut werden: Rampen an der Haslacher Straße und an der Schnewlinbrücke sorgen für neue Verbindungen vom und zum Dreisamuferadweg. Außerdem wurden das östliche Geländer der Güterbahnbrücke über die Dreisam erhöht und ein separater Gehweg am Sandfangweg gebaut. Am Güterbahnradweg konnte mit der Brücke über die Ferdinand-Weiß-Straße ein lästiger Umweg „ad acta“ gelegt wer-

den. Der nicht minder wichtige Durchstich unter dem Unteren Mühlenweg folgt in wenigen Tagen.

Mit den rund drei Millionen Euro, die einschließlich der Landesförderung im laufenden und im kommenden Jahr zur Verfügung stehen, will das Garten- und Tiefbauamt folgende Problemstellen angehen:

■ Friedhof-, Hohenzollern- und Eschholzstraße (ZSV):

Die bisherigen Bordsteinradwege sind sehr schmal und genügen hinsichtlich Sicherheit und Komfort nicht heutigen Ansprüchen. Hier werden Radstreifen auf der Fahrbahn angestrebt, was aber noch umfangreiche Planungen und zum Teil den Umbau des Straßenraums erfordert. In der südlichen Eschholzstraße muss außerdem eine Lösung für die heute oft von Kleingärtnern zugeparkten Radwege gefunden werden.

stressfreie Querung, die den sehr umständlichen und unkomfortablen Umweg über die Opfinger Straße ersetzt.

■ Dreisamuferradweg (DrS)

Generell soll auf der kompletten Route der Hochwasserschutz geprüft und – wo möglich – verbessert werden. Sichere Fahrt bei Nacht bringt die Beleuchtung zwischen Güterbahnbrücke und Betzenhauser Brücke, die heute noch fehlt. Erheblich größeren Aufwand und sehr viel Hirnschmalz erfordern Projekte, die auf den teils sehr engen innerstädtischen Streckenabschnitten Verbesserungen bringen sollen. Eine Win-win-Situation für Fußgänger wie Radfahrer ist der Lückenschluss des Gehwegs auf der Dreisamnordseite unterhalb der Schwabentorbrücke. Damit wird die letzte Gehweglücke geschlossen und der Radweg auf der Südseite entsprechend entlastet. Der



Bild oben: Der Dreisamradweg am Ganterareal ist viel zu schmal und der Weg über die Fabrikstraße nicht kreuzungsfrei. Das soll sich im nächsten Jahr ebenso ändern wie am Güterbahnradweg. Wo heute an der Opfinger Straße (Bild unten) erst eine Verschränkung und dann eine Ampel zu überwinden ist, gibt's künftig einen bequemen Weg unten durch. (Fotos: A. J. Schmidt)

■ Güterbahnroute (GüB):

Zwischen Breisacher Straße und Sundgauallee fehlt dem ansonsten im südlichen und mittleren Teil Freiburgs bereits gut ausgebauten Radweg die Beleuchtung. Auf der Güterbahnbrücke über die Dreisam wird nun auch auf der westlichen Seite das Geländer und damit die Sicherheit erhöht. Größtes Projekt dieser Vorrangroute ist der Durchstich unter der Opfinger Straße. Hier entsteht ähnlich wie am Unteren Mühlenweg eine kreuzungs- und

soll in Abschnitten zwischen Kaiser- und Schwabentorbrücke verbreitert werden, um Engstellen zu beseitigen. Eine solche besteht auch entlang des Ganterareals bis zur Fabrikstraße. Dort gibt es heute die einzige Kreuzung der gesamten Route. Künftig soll hier eine kreuzungsfreie Querung möglich sein – ob die ebenerdig oder unter der Oberbrücke hindurch führt, ist noch nicht entschieden. ☛

Nähere Informationen zum Radverkehrskonzept 2020 unter www.freiburg.de/radkonzept

„Wir können uns keine faulen Kompromisse mehr leisten“

Interview mit GuT-Chef Frank Uekermann zum Radkonzept 2020

Rund 30 Millionen Euro über es kosten, wenn alle Projekte des Radverkehrskonzepts 2020 realisiert werden. Ob dieser Aufwand gerechtfertigt ist, erklärt GuT-Chef Frank Uekermann im Interview.

Amtsblatt: An der Dreisam ist sehr wenig Platz, und nicht alle Engstellen lassen sich beseitigen. Ist denn ein weiterer Ausbau hier überhaupt sinnvoll, oder müsste man nicht generell eine alternative Ost-West-Route suchen?

Uekermann: Wir haben beides vor. Die Engstellen, die mit angemessenem Aufwand beseitigt werden können, werden wir beseitigen. Parallel wollen wir weitere Strecken wie den Pflegeweg entlang der B 31 Ost, die Schützenallee, die Schwarzwaldstraße oder die Kartäuserstraße für den Radverkehr attraktiver machen.

Ist der große Aufwand mit teilweise mehreren 100.000 Euro für Verbesserungen wie zuletzt am Sandfangweg gerechtfertigt?

Der Radverkehr hat in Freiburg einen sehr hohen Stellenwert, über ein Viertel aller Fahrten in der Stadt werden heute schon mit dem Rad absolviert. Gemessen daran sind solche Ausgaben mehr als sinnvoll. Im Straßenbau

könnte man damit viel weniger Nutzen erzielen. Zum Sandfangweg: Durch die hohe Verkehrsdichte und den sehr beliebten Kinderspielplatz hatten wir dort ein hohes Gefährdungspotenzial. Aufgrund der räumlichen Situation – unter anderem mussten wir eine Laufbahn verlegen – war leider keine ganz billige Lösung möglich. Aber wenn wir runter wollen von den landesweit meisten Verletzten im Verkehr, können wir uns faule Kompromisse nicht mehr leisten.

Wie können Sie gewährleisten, dass sich die Projekte auch auf lange Sicht lohnen?

Die Umsetzung des Radkonzeptes wird im Rahmen des Freiburger Nachhaltigkeitsmanagements begleitet. Wir werden nachweisen, dass unsere Maßnahmen jeden Euro wert sind und eine nachhaltige Wirkung entfalten. Vor der Umsetzung einer Maßnahme prüfen wir sehr genau, ob die Verbesserung in einem angemessenen Verhältnis zum Aufwand steht. Und danach machen wir Vorher-Nachher-Vergleiche von Fahrzeit, Unfällen, Radmengen etc.

Ist das Radkonzept 2020 der große Quantensprung oder werden damit nur die Defizite der Vergangenheit abgearbeitet? Reicht denn der Platz für eine weitere Steigerung des Radanteils überhaupt aus?

Wir haben schon in der Vergangenheit viele Verbesserungen umgesetzt. Freiburg hat nicht umsonst beim ADFC-Fahrradklimatest unter allen

Großstädten Deutschlands den zweiten Platz geholt. Und trotzdem brauchen wir den Quantensprung. Freiburg wächst, und der Platz auf den Straßen ist tatsächlich begrenzt. Der Ausbau des Radnetzes ist dann nicht nur die kostengünstigste, sondern aus Platzgründen oft auch die einzig mögliche Variante. Wir wollen den steigenden Verkehr möglichst umweltfreundlich abwickeln. Dazu müssen wir den Menschen gute Angebote fürs Zu-Fuß-Gehen, im ÖPNV und eben auch zum Radfahren anbieten.

Wie groß schätzen Sie das Potenzial beim Radverkehr insgesamt ein? Welche Rolle spielen dabei neue Technologien wie das E-Bike?

Radfahren ist schnell und bequem, macht Spaß und hält fit. Und je mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sind, umso selbstverständlicher und sicherer wird es. Das E-Bike gibt dem nochmal einen weiteren Schub, da neue Zielgruppen angesprochen werden und größere Entfernungen per Rad ermöglicht werden. Mit unseren Rad-Vorrang-Routen berücksichtigen wird das: Höhere Geschwindigkeiten und längere Distanzen fordern breite und gut ausgebaute Wege – auch in die Region. In Freiburg als traditioneller Fahrradstadt wird eine weitere Erhöhung des Radanteils zwar schwieriger als in manch anderen Städten, aber es bestehen noch genügend Spielräume – die werden wir nutzen. ☛

