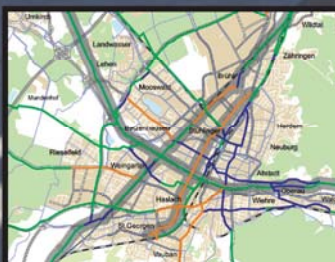


RAD TUT GUT

Radfahren
in Freiburg:
Tipps und
Hintergründe



RADPOLITIK: Freiburg hat ambitionierte Ziele für den Radverkehr. Wir stellen die aktuelle Infrastruktur vor und zeigen, was in Zukunft geplant ist.



RADSICHERHEIT: Radunfälle sind relativ selten, haben aber oft schwere Folgen. Wir zeigen, wie man gerade auch mit Kindern sicher unterwegs ist.



RADTECHNIK: Mit der richtigen Ausstattung wird das Fahrrad zum Ganzjahres-Verkehrsmittel. Wir geben Tipps, auf was man beim Kauf achten sollte.



RADFREIZEIT: In und rund um Freiburg gibt es viele attraktive Ausflugsziele, die mit dem Rad zu erreichen sind. Einige davon stellen wir kurz vor.

„Radfahren wird noch angenehmer und sicherer!“

Interview mit Baubürgermeister Martin Haag

Martin Haag ist als Baubürgermeister verantwortlich für die Freiburger Verkehrsplanung. Wir befragten ihn zur Zukunft des städtischen Radverkehrs.

Amtsblatt: Herr Haag, seit mehr als vier Jahrzehnten engagiert sich Freiburg für den Radverkehr – das Rad ist das zweitwichtigste Verkehrsmittel innerhalb der Stadt. Gibt es überhaupt noch Entwicklungspotenziale?

Haag: Auf jeden Fall, die Niederlande oder Dänemark zeigen es. Wir sehen gerade weltweit einen Boom des Radverkehrs. Die moderne Fahrradtechnik, die Vorteile für Umwelt und Gesundheit und die hohen Benzinpreise bringen immer mehr Menschen dazu, das Rad für sich zu entdecken. Außerdem gibt es einen enormen Zuwachs der elektrisch unterstützten Fahrräder, der Pedelecs. Dadurch wird das Fahrrad auch auf längeren Strecken noch attraktiver, und es werden neue Zielgruppen angesprochen. Unser Ziel im Radkonzept 2020 heißt deshalb: Das Rad soll mit deutlich über 30 Prozent Anteil das Verkehrsmittel Nummer 1 in der Stadt werden. In Kombination mit einem sehr guten ÖPNV und unserem hohen Fußverkehrsanteil kommen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel dann auf deutlich über 75 Prozent der Wege – damit stünde Freiburg bundesweit an der Spitze.

Was tut die Stadt für die Steigerung des Radverkehrs?

Haag: Erst einmal haben wir ja schon ideale Voraussetzungen: Es gibt ein dichtes Radverkehrsnetz und viele Radabstellanlagen. Dazu kommen die kompakte Stadt, die Topografie und das Klima – vor allem aber die vielen Menschen, die gerne Radfahren. Um da nochmals besser zu werden, wollen wir die Radverkehrsanlagen auf ein neues Qualitätsniveau bringen, wir nennen das Rad-Vorrang-Routen: Durchgängige Routen zu allen wichtigen Zielen, ohne Wartezeiten befahrbar und mit viel Platz für die Radfahrer. Dazu werden wir bestehende Strecken aus- oder umbauen und auch einige neue Strecken anlegen.

Endet das Radkonzept an der Stadtgrenze?

Haag: Die Radlerinnen und Radler interessiert die Stadtgrenze natürlich nicht. Genau wie im ÖPNV oder bei den Straßen muss die Region da zusammenarbeiten. Wir müssen aber nicht nur über die Stadtgrenzen hinausdenken, sondern auch über die Grenzen der Verkehrsmittel. Die Menschen legen sich nicht mehr stur auf ein Verkehrsmittel fest, sie nutzen das, das gerade am besten passt. Die Füße, das Rad und der ÖPNV werden nach Bedarf kombiniert, Leihradsysteme oder Car-Sharing kommen als neue Bausteine dazu.

Wir werden uns deshalb im Rahmen eines Mobilitätskonzepts verstärkt um diese Angebote und deren Vernetzung kümmern.

Und wenn die Rad-Vorrang-Routen gebaut sind, ist dann beim Radverkehr alles gut?

Haag: Wir haben uns zwei Ziele gesetzt: Radfahren soll noch angenehmer und zugleich sicherer werden! Der Ausbau der Vorrang-Routen wird da einiges bewirken, wir müssen aber auch im übrigen Radnetz konsequent die Schwachstellen beseitigen. Und wir müssen auch die Nutzer dazu bringen, sich sicherer zu verhalten. Die Unfallzahlen können wir nur reduzieren, wenn die Menschen mehr aufeinander achten, Vorsicht und Rücksicht walten lassen. Das gilt für alle – Auto- und Fahrradfahrer und Fußgänger. Viele Unfälle passieren beim Abbiegen, dem Öffnen von Türen, beim Fahren in die falsche Richtung, ohne Licht oder bei Rot – das alles kann mit etwas Umsicht vermieden werden. Mit unserer neuen Kampagne „Rücksicht“ wollen wir genau darauf aufmerksam machen.

Letzte Frage: Steigen Sie auch mal selbst aufs Rad?

Haag: Zur Arbeit fahre ich nur ab und an mit dem Rad. Aber in der Freizeit fahre ich gerne Mountainbike, z. B. auf den Roskopf. Oder ich packe das Rad in die Bahn und fahre vom Schluchsee über den Feldberg zurück. Das ist ein idealer Ausgleich zur Arbeit.



Inhalt



RADPOLITIK

Interview mit Bürgermeister Martin Haag **Seite 2**

Radverkehrspolitik in Freiburg: Vorrang fürs Fahrrad **Seite 3**

Das Netz der Zukunft: Radkonzept 2020 **Seite 4/5**

RADRECHT

Wegerecht: Wo muss und wo darf geradelt werden **Seite 6**

Sonderfall Innenstadt: Radeln und Parken in der City **Seite 7**

RADSICHERHEIT

Mit Rücksicht: Verhaltenstipps für Autofahrer **Seite 8**

Mit Köpfchen: Verhaltenstipps für Radler **Seite 9**

Mit dem Rad in die Kita und die Schule **Seite 10/11**

RADTECHNIK

Keller oder Kapuze? Das Rad als Ganzjahresmobil **Seite 12**

Reparatur und Wartung in Eigenregie **Seite 13**

RADFREIZEIT

Mit dem Velo rund um die Green City **Seite 14/15**

RADKOMPAKT

Infos, Adressen und Radkarten **Seite 16**



In Freiburg heißt es: „Vorrang fürs Fahrrad“

Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel in der Stadt

Freiburg ist eine Stadt der Radler. Auf manchen Straßen ist die Zahl der Velos größer als die der Autos, und unübersehbar ist die Masse der abgestellten Räder in der City. In der Schwarzwaldhauptstadt steigen fast alle aufs Rad, denn es vereinigt in beinahe idealer Weise die Vorteile eines innerstädtischen Verkehrsmittels: Es ist flexibel, kostengünstig, macht Spaß und ist nicht zuletzt auch noch ein echter Fitmacher.

Vor allem ist das Rad aber ein schnelles Verkehrsmittel. Über zwei Drittel aller innerhalb Freiburgs zurückgelegten Strecken sind kürzer als 2,5 Kilometer und über 90 Prozent sind kürzer als fünf Kilometer – Strecken, die sich dank der flachen Topografie und des (oft) guten Wetters in Freiburg prima mit dem Bike zurücklegen lassen. Eine Untersuchung hat gezeigt, dass Rad und Pkw im innerstädtischen Verkehr bis zu einer Strecke von 2,5 Kilometer ungefähr gleich schnell sind. Ist der Weg länger, vergrößert sich der Vorsprung des Autos nur minimal und auch nur dann, wenn am Ende gleich ein freier Parkplatz zur Verfügung steht. Vom Radfahren profitieren aber nicht nur die, die darauf sitzen, sondern auch die Gesamtstadt, denn das Fahrrad produziert weder Lärm noch Gestank und benötigt nicht viel Platz.

Bereits 1970 gab es den ersten Radwegeplan

Das sind Gründe genug für Gemeinderat und Verwaltung, das Radfahren nach Kräften zu fördern. Bereits 1970 erstellte die Stadt den ersten Radwegeplan. Damals gab es nur knapp 30 Kilometer Radwege, die noch nicht einmal zusammenhängend waren. Bis heute ist daraus ein Radverkehrsnetz in der Stadt mit rund 420 Kilometern fahrradfreundlichen Routen entstanden (170 km Radwege und -streifen, 120 Kilometer Wald- und Wirtschaftswege und 130 km fahrradfreundliche Straßen wie Tempo-30-Zonen). Gestärkt wurde das Radfahren auch durch die Tempo-30-Zonen, die die ganze Stadt



Mittendrin statt nur dabei: Das Fahrrad soll in den kommenden Jahren zum innerstädtischen Verkehrsmittel Nummer 1 werden. Wie viele Radler täglich unterwegs sind, zeigt das neue Raddisplay am Fuß der Wiwilibrücke. (Fotos: R. Buhl / A. J. Schmidt)

fast flächendeckend überziehen. Damit die Radler auch immer den richtigen Weg finden, sind in Freiburg und Umgebung alle wichtige Routen mit Wegweisern beschildert. Insgesamt 400 Schilderstandorte alleine in der Stadt machen das Radfahren einfach und attraktiv. Das Konzept hierfür wurde zusammen mit dem ADFC und den benachbarten Landkreisen umgesetzt. Auch viele Mountainbike-Strecken sind mit Wegweisern beschildert. Zum Abstellen der vielen Fahrräder gibt es über 6000 Radabstellplätze alleine in der Innenstadt, dazu kommen noch über 1000 Bike & Ride-Stellplätze an Stadtbahnhaltestellen, im gesamten Stadtgebiet gibt es rund 9000 Abstellplätze.

Die Wirkung dieser fahrradfreundlichen Politik ließ nicht lange auf sich warten. Zwischen 1982 und 1999 wuchs der Anteil des Rades bei allen Verkehrsmitteln innerhalb der Stadt von 15 auf 27 Prozent. Somit liegt er leicht hinter dem Auto (32 Prozent), gefolgt vom Zufußgehen (23 Prozent) und dem öffentlichen Nahverkehr (18 Prozent). Mit diesen Werten steht Freiburg im Vergleich mit anderen Städten ganz weit vorne.

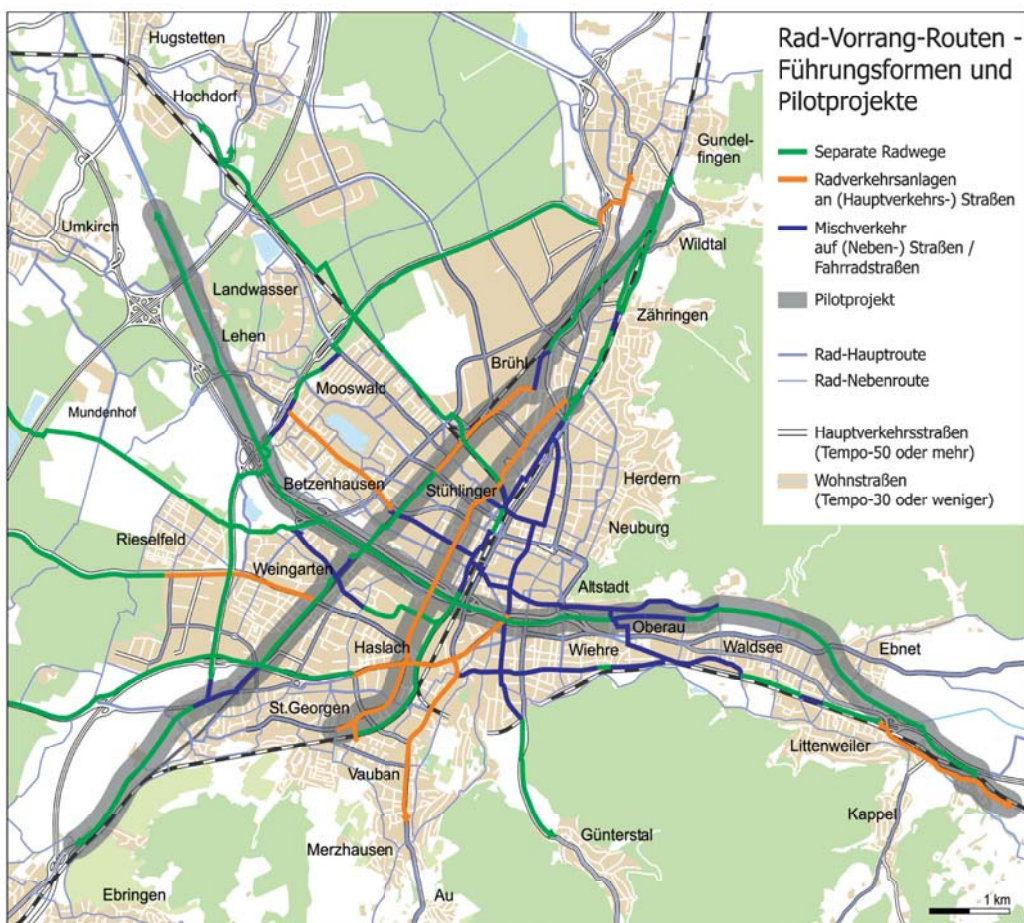
Sichtbar werden diese eher abstrakten Zahlen auf den stark befahrenen Radachsen der Stadt, beispielsweise auf der Wiwilibrücke oder am Dreisamufer. Hier sind an schönen Tagen jeweils um die 10000 Radler unterwegs, auf manchen anderen Strecken sieht es ähnlich aus. Durchaus bemerkenswert ist auch die Zahl derer, für die auch im Herbst und Winter das Fahrrad das Fortbewegungsmittel Nummer eins ist: Die Dauerschleife am Dreisamuferweg beispielsweise passieren dann noch rund halb so viele Zweiräder wie im Sommer. Auch an der Wiwilibrücke werden seit neuestem die Radler gezählt und hier sogar angezeigt: Das Display ist ein Geschenk des Landes und war verbunden mit der Auszeichnung zur „fahrradfreundlichen Stadt“.

Doch auf dem hohen Radverkehrsanteil und den Lorbeeren der Vergangenheit möchte man sich in Freiburg nicht ausruhen. Während der Verkehrsentwicklungsplan von 2006 noch eine vorsichtige Steigerung auf 28 Prozent für den Radverkehr prognostizierte, geht das Radverkehrskonzept 2020 deutlich weiter: Als Ziel wird hier eine Steigerung des Radverkehrs auf deutlich über 30 Prozent ausgegeben. Mehr zum Radkonzept auf den nächsten beiden Seiten.



Neuer Schub für den Radverkehr

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



Ehrgeiziger Plan: Das Rad-Vorrang-Netz schafft attraktive Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen quer durch das Stadtgebiet.
(Grafik: Garten- und Tiefbauamt)

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 im Sommer 2012 vom Gemeinderat beschlossen werden soll.

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 entgegenstehen. Das liegt auch

darin, 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. Verbesserungen konnten allerdings oftmals mit anderen großen Verkehrsprojekten erreicht werden. So sind beispielsweise mit den Stadtbahnen Vauban, Habsburgerstraße oder in der Schwarzwaldstraße auch gute Radverkehrswege entstanden. Für größere, ausschließlich dem Radverkehr gewidmete Projekte fehlte hingegen in der Regel das Geld. Das soll jetzt – auch dank neuer Fördermöglichkeiten des Landes – anders werden.

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

fraktionen, der Fahrradverbände und der Polizei erarbeitet wurde, über 140 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. Während diese Summe im Straßen- oder Stadtbahnbau nur für wenige Kilometer Strecke reicht, lässt sich im Radverkehr damit das ganze Netz auf Vordermann bringen. Und wird das gesetzte Ziel erreicht, ist das Rad innerhalb Freiburgs das wichtigste Verkehrsmittel – und Freiburg mit einem Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel von dann deutlich über 75 Prozent wieder einmal Vorreiter in Deutschland.

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

Im Mittelpunkt des Radkonzepts steht der (Aus-)Bau der neuen Rad-Vorrang-Routen – die sollen nach dem Vorbild der niederländischen Radschnellwege für einen Sprung in der Qualität und der Kapazität des Freiburger Radwegenetzes sorgen. „Die Umsetzung wird für den Radverkehr in Freiburg einen kräftigen Schub bedeuten“, so der Leiter des Garten- und Tiefbauamts Frank Uekermann.

Das Rad-Vorrang-Netz enthält sowohl separate Radwege wie auch Routen an Hauptverkehrsstraßen sowie über Neben- oder Fahrradstraßen. Oberste Zielsetzung ist es, den wichtigsten Verkehrsströmen schnell und sicher befahrbare Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Uekermann ist sich sicher, dass beide Ziele mit denselben Mitteln zu erreichen sind. „Durch die neuen Vorrang-Routen wird

der Zeitvorteil des Fahrrads im innerstädtischen Verkehr noch größer, und auch von außerhalb sind Sie dann deutlich schneller mit dem Rad in der Stadt als mit dem Auto. Zugleich vermindern wir aber auch die Konflikte mit dem Autoverkehr. Und auf



gut ausgebauten und ausreichend breiten Routen können alle Radlerinnen und Radler ihr eigenes Tempo fahren, ohne sich in die Quere zu kommen.“

Das wird in Zukunft auch immer wichtiger: Zum einen sorgt der zunehmende Trend zum elektrisch unterstützten Fahrradtrieb (Pedelecs) für noch mehr schnelle Radler. Zum anderen macht es dieser technische Fortschritt möglich, dass das Radfahren auch in höherem Alter noch attraktiv ist. So ist das Pedelec zugleich ein Aufgabe für die Verkehrsplaner, aber auch eine Chance. Noch weitere Zielgruppen könnten durch Pedelecs künftig zu Radlern werden. Bewohnerinnen und Bewohner von Hanglagen oder aus dem etwas weiter entfernten Umland werden viel stärker als bislang auch das Fahrrad für ihre täglichen Wege nutzen können.

Den Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes will das Garten- und Tiefbauamt zuerst mit drei Pilotstrecken angehen, für die eine Förderung beim Land beantragt wurde. Im einzelnen geht es um folgende Projekte:



Vorrang für Radler: Das Netz der Vorrang-Routen soll in den kommenden Jahren deutlich ausgebaut werden. (Foto: R. Buhl)

Rad-Vorrang-Route Dreisamufer

Der Dreisamuferradweg ist heute die wichtigste Ost-West-Achse und bereits jetzt durchgängig befahrbar. An vielen Stellen reicht die Fahrbahnbreite allerdings bei weitem nicht aus, um die heutigen oder gar künftige Verkehrsmengen zügig und sicher zu bewältigen. Wo immer möglich soll daher ein Ausbau erfolgen, außerdem ist durch den Lückenschluss des nördlichen Fußwegs unterhalb der Schwabentorbrücke eine Verlagerung des Fußverkehrs möglich. Nicht zuletzt sollen Rampen an der Kronen- und Schnewlinbrücke eine bessere Verzahnung mit dem übrigen Wegenetz ermöglichen.

Rad-Vorrang-Route Güterbahn

Eine sehr attraktive, weil größtenteils kreuzungsfreie Nord-Süd-Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen soll entlang der Güterbahnlinie entstehen. Hier geht es um einen punktuellen Ausbau im südlichen und mittleren Abschnitt, beispielsweise mit Durchstichen unter der Opfinger Straße oder dem unteren Mühlenweg.

Im Freiburger Norden fehlen noch größere Teile des Güterbahnradwegs, so etwa in der Hartmannstraße, auf dem Güterbahngelände und entlang der B3. Nach der Fertigstellung dieser Ausbauschritte, die teils im Zusammenhang mit anderen Großprojekten wie der Bebauung des Güterbahngeländes stehen, gibt es dann eine weitere durchgängige Verbindung quer durch Freiburg, die – so die

Hoffnung der Planer – ähnlich komfortabel sein wird wie der Dreisamuferradweg.

Rad-Vorrang-Route Zähringen – Stühlinger – Vauban

Diese Strecke stellt eine durchgehende Verbindung aus Zähringen und den nördlichen Nachbargemeinden über Waldkircher und Friedhofstraße, Eschholz- und Lörracher Straße Richtung St. Georgen und Vauban dar. Hier gibt es heute vor allem entlang der Waldkircher Straße und der Friedhofstraße sowie auf der Lörracher Straße noch erhebliche Mängel. Neben dem Bau zeitgemäßer Radstreifen soll hier für eine möglichst unterbrechungsfreie Fahrt eine Grüne Welle für Radler eingeführt werden. Für die städtischen Planer ist dies eine große Herausforderung, da auch die kreuzenden Stadtbahnlinien weiterhin Vorfahrt haben sollen.

Die Realisierung der drei Pilotprojekte – zusammen kosten sie knapp 10 Millionen Euro – steht allerdings noch unter doppeltem Finanzierungsvorbehalt: Einerseits muss die Landesförderung wie erhofft genehmigt werden, andererseits dann der entsprechende städtische Finanzierungsanteil auch im städtischen Haushalt eingeplant werden. Die Chancen dafür stehen aber gut, wie die bisherigen Vorbereitungen zeigen. Die Notwendigkeit verstärkter Investitionen in die Radinfrastruktur wird im Gemeinderat von allen Fraktionen anerkannt, insbesondere, weil damit auch die Zahl der Unfälle halbiert werden soll.

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



Mit dem Radverkehrskonzept 2020 sollen Engstellen und Lücken im Radwegenetz beseitigt werden. (Foto: A. J. Schmidt)

Wo müssen und wo dürfen Radler eigentlich fahren?

Am besten auf der Fahrbahn – außer bei blauem Radwegschild

ÜBERSICHT

Folgende Führungsformen für den Radverkehr gibt es in Freiburg:

Mischverkehr: Wo keine separate Führung des Radverkehrs vorgegeben ist, fahren Radler auf der Fahrbahn, beispielsweise generell in Tempo-30-Zonen.

Radwege sind baulich von der Fahrbahn getrennt. Mit blauem Schild sind sie benutzungspflichtig, ohne Schild darf auch auf der Fahrbahn gefahren werden. Es gibt separate Radwege, getrennte oder gemeinsame Rad- und Fußwege.

Radstreifen sind mit durchgehender breiter Linie von der Fahrbahn getrennt und generell mit blauem Schild als benutzungspflichtig sowie zusätzlich mit Radpiktogramm auf dem Boden gekennzeichnet. Der Radstreifen darf von Autos nicht befahren oder parkiert werden. Überfahren ist lediglich gestattet, um dahinter liegende Parkplätze zu erreichen.

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und durch eine gestrichelte Linie sowie mit Radpiktogrammen gekennzeichnet. Der Schutzstreifen hat kein blaues Schild, da Radler aufgrund des Rechtsfahrgebotes ohnehin hier fahren müssen. Autos fahren neben dem Schutzstreifen und müssen beim Überholen mindestens anderthalb Meter Abstand halten. Bei Bedarf und wenn dort gerade kein Radler ist, dürfen sie aber den Schutzstreifen überfahren, beispielsweise wenn ein Lkw entgegenkommt. Parken ist auf dem Schutzstreifen verboten. Diese Führungsform gibt es in Freiburg bislang im Rennweg und der östlichen Elsässer Straße.

Einbahnstraßen können mit einem Zusatzschild zur Benutzung für Radler in die Gegenrichtung freigegeben werden. Dies ist in Freiburg bei den meisten Einbahnstraßen der Fall. Damit werden für Radler unnötige Umwege vermieden und Lücken im Netz geschlossen. Die Öffnung von Einbahnstraßen ist allerdings nur in Tempo-30-Zonen zulässig. Für alle Verkehrsteilnehmer gilt hier wie überall: rechts fahren, Rücksicht nehmen, Vorsicht insbesondere an Einmündungen.

Nicht allen Radfahrern, aber auch längst nicht allen Autofahrern ist bekannt, wann Radler einen vorhandenen Radweg benutzen müssen, dürfen oder wo sie zusammen mit den Autos auf der Straße fahren sollen. Grundsätzlich gilt: Radler sind meist am besten und am sichersten auf der Fahrbahn aufgehoben. Hier befinden sie sich im Blickfeld der Autofahrer und es passieren am wenigsten Unfälle. Nur bei besonders starkem Verkehr oder gefährlichen Situationen wird das Fahren auf einem Radweg vorgeschrieben, wenn es einen gibt: Dazu wird eines der drei runden blauen Fahrradverkehrszeichen aufgestellt – der Radweg muss dann benutzt werden. Fehlt dieses Schild, gibt es auch keine Benutzungspflicht. Auf dem Boden angebrachte Linien oder Fahrradsymbole signalisieren nur, dass Radfahrer hier fahren dürfen, aber keineswegs müssen.

Blaues Schild = Benutzungspflicht

Wie so oft gibt es jedoch auch Ausnahmen der Benutzungspflicht, beispielsweise, wenn ein Radweg unbenutzbar ist. Das kann der Fall sein, wenn er mit Mülltonnen versperrt oder von Schneehaufen blockiert ist. Auch wenn Radwege durch Schnee, rutschige Blätter, Streugut oder Glasscherben keine sichere Fahrt zulassen, entfällt die Benutzungspflicht. Für Autofahrer ist das in den seltensten Fällen zu erkennen. Nicht nur deshalb sollten sie lieber die Hand von der Hupe lassen.

Geisterradeln verboten!

Eine der häufigsten Unfallursachen sind Geisterradler, die auf der falschen Straßenseite unterwegs sind. Für Autofahrer tauchen die Geisterradler oft „wie aus dem Nichts“ auf, und auch für richtig fahrende Radler und Fußgänger sind sie eine Gefahr. Am meisten gefährdet



Neu in Freiburg: Schutzstreifen sind Fahrrädern vorbehalten, dürfen von Autos aber befahren werden, wenn gerade kein Radler unterwegs ist und sie beispielsweise einem Lkw ausweichen müssen.

(Foto: A. J. Schmidt)

sind die Geisterradler allerdings selbst: Ihr Unfallrisiko ist um ein Vielfaches höher als das von korrekt fahrenden Radlern.

Auf dem Gehweg

Gehwege sind grundsätzlich Fußgängern vorbehalten und dürfen mit dem Rad nicht benutzt werden. Ausnahmen gibt es auch hier: Kinder bis zum 8. Lebensjahr müssen auf dem Gehweg fahren, bis zum 10. Lebensjahr dürfen sie es. Und durch das Schild „Gehweg – Radverkehr frei“ kann in Ausnahmefällen auch das Radfahren auf dem Gehweg erlaubt werden – dann bitte entsprechend langsam und vorsichtig.

Sonderfall Fahrradstraße

Die Fahrradstraße kehrt um, was man gewohnt ist: Hier wird die gesamte Fahrbahn zum Radweg, auf dem die Radler sogar nebeneinander fahren dürfen. Autoverkehr ist nur erlaubt, wenn er durch ein entsprechendes Schild zugelassen ist (meist nur Anlieger). Der Autoverkehr muss sich aber der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen – maximal gilt Tempo 30. Und natürlich heißt es auch in Fahrradstraßen: Rücksicht geht vor Rechthaben!



Radfahren in der City: Fast überall erlaubt – aber nur mit Rücksicht

Nur an wenigen Stellen in der Innenstadt ist das Radfahren verboten – Über 6000 Abstellplätze

In der 1973 geschaffenen Fußgängerzone konzentrieren sich vielfältigste Nutzungen und Ansprüche. Zwar haben – wie der Name schon sagt – Fußgängerinnen und Fußgänger hier Vorrang. Aber auch Stadtbahnen, Lieferverkehr, Cafés und Warenauslagen beanspruchen ein Teil des knappen Raums. Und nicht zuletzt wollen und sollen auch die Radfahrer soweit wie möglich in die Fußgängerzone fahren können. Das dürfen sie auch – lediglich Rathausplatz, Rathausgasse und große Teile des Münsterplatzes sind absolut tabu. Selbst in der Kaiser-Joseph-Straße ist das Radfahren an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen vor 9 Uhr und nach 20 Uhr erlaubt. Wo genau und zu welchen Zeiten in der Fußgängerzone geradelt werden darf, zeigt der Plan.

Die Grundregel Nr. 1 in der Fußgängerzone heißt: Radfahrer sind dort, wo sie fahren dürfen, nur als „Gast“ zugelassen

und müssen so langsam und aufmerksam fahren, dass Fußgänger keinesfalls behindert oder auch nur erschreckt werden. Bei Bedarf müssen Radler Schrittgeschwindigkeit fahren oder absteigen. Wer es eilig hat, sollte also lieber einen Bogen um die Fußgängerzone machen.

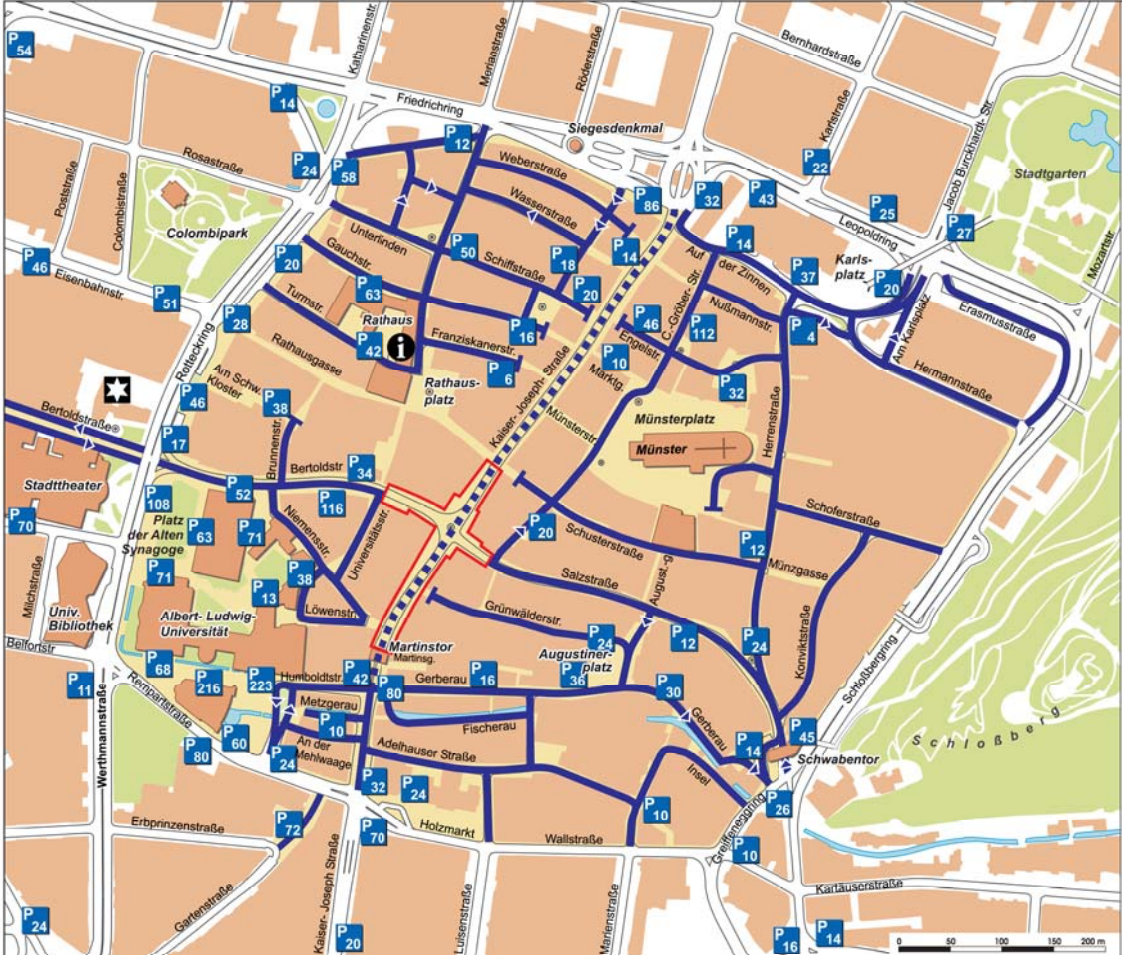
Wer auf diesen Bogen verzichten will, sollte außer auf Fußgänger auch auf die übrigen Verkehrsteilnehmer wie Stadtbahnen, Taxen, Handwerker oder Lieferanten achtgeben. Daher gelten die Grundregeln des Radfahrens natürlich auch in der Fußgängerzone. Also: rechts fahren, vorausschauend agieren, Richtungswechsel anzeigen, Vorfahrt achten und im Zweifelsfall lieber auf seine Rechte verzichten.

Verzichten sollte man auch auf das Parken rund um den Bertoldsbrunnen: Weil massenweise kreuz und quer abgestellte Drahtesel hier in der Vergangenheit teils zu chaotischen Verhältnissen geführt

haben, ist das nämlich verboten und kann zum kostenpflichtigen Abschleppen des Gefährts führen. Glücklicherweise gibt es aber mehr als ausreichende Alternativen in unmittelbarer Umgebung – insgesamt stehen in der Innenstadt einschließlich der Fahrradstation „mobile“ über 6000 Abstellplätze zur Verfügung.

Vorsicht vor Schienen und Alkohol

Schienen und Kopfsteinpflaster stellen hohe Anforderungen an Radler, insbesondere wenn es nass ist. Stürze auf glattem, gar nassem Altstadtpflaster oder Schienen sind aber durchaus vermeidbar. Vorsichtig fahren ist hier wie so oft ein goldener Tipp – und wer Schienen nur im stumpfen Winkel quert, wird auch damit kaum Schwierigkeiten bekommen. Lediglich betrunken ist diese Hürde vielleicht zu hoch. Doch trotz der vielen Altstadtkneipen gilt hier wie überall: Nicht berauscht nach Hause rauschen!



- Zeichenerklärung:
- Fußgängerbereich, in dem Radfahren erlaubt ist.
 - Fußgängerbereich, in dem Radfahren nur in der angegebenen Richtung erlaubt ist.
 - Ende der Radfahrerlaubnis im Fußgängerbereich.
 - In der Kaiser-Joseph-Straße (ausg. Arkaden) ist an Werktagen das Radfahren ab 20:00 bis morgens um 9 Uhr, sowie an Sonntagen und Feiertagen ganztägig erlaubt.
 - Bereich der Fußgängerzone in der das Radfahren NICHT erlaubt ist.
 - Radabstellplätze und Anzahl
 - Radabstellverbot
 - Tourist Information
 - Polizeistation



Wie die Karte zeigt, ist das Radfahren in weiten Teilen der Freiburger Altstadt gestattet. Auch das Abstellen ist dank vieler Parkplätze kein Problem – lediglich der Bereich rund um den Bertoldsbrunnen ist tabu. (Grafik: Garten- und Tiefbauamt)



Achtung Radfahrer! Ein kurzer Blick in den Rückspiegel kann Leben retten.
(Foto: A. J. Schmidt)

Rücksichtsvoll und mit Köpfchen fahren

Sicherheit ist vor allem eine Frage des richtigen Verhaltens aller Verkehrsteilnehmer

Über 600 Radunfälle ereigneten sich im Jahr 2011 in Freiburg. Bei fast allen dieser Unfälle (535) kamen Personen zu Schaden, denn Radler haben nun mal weder Knautschzone noch Airbag, und schon bei der kleinsten Kollision kann es zu bösen Verletzungen kommen. Dabei registrierte die Polizei 461 Leicht- und 83 Schwerverletzte. Zwei Menschen kamen 2011 in Freiburg bei Radunfällen ums Leben.

Bei vielen dieser Unfälle trugen die Radler die Schuld selbst, und dies vor allem wegen unangepasster Geschwindigkeit, Vorfahrtsverstößen und Fahren auf der falschen Fahrbahn. Andere Gründe wie fehlender Abstand oder riskante Überholmanöver

treten dahinter deutlich zurück. Andererseits werden Radler aber ebenso häufig Opfer anderer Verkehrsteilnehmer, vor allem der Autofahrer.

Die meisten aller Unfälle im Straßenverkehr sind die Folge falschen Verhaltens. Wer also rücksichtsvoll und mit Köpfchen fährt und für den anderen Verkehrsteilnehmer mitdenkt, kann das Risiko für sich und andere deutlich verringern. Um den verschiedenen Sichtweisen gerecht zu werden, gibt es auf diesen beiden Seiten Tipps im Doppelpack: einmal für Autofahrer und einmal für Radfahrer.



Weitere **Tipps zur Verkehrssicherheit** gibt es außerdem im Internet unter www.freiburg.de/verkehrssicherheit.

TIPPS FÜR AUTOFAHRER

■ Lieber zweimal gucken

Unfallursache Nummer 1 zwischen Rad und Auto sind Fehler beim Abbiegen. Deshalb gilt als wichtigste Regel: Lieber zweimal in den Rückspiegel und auf jeden Fall auch über die Schulter schauen, ob sich nicht auf der rechten Seite ein Fahrradfahrer nähert. Was viele nicht wissen: Radler haben auf dem parallel führenden Radweg Vorfahrt und müssen vorbei gelassen werden. Auch beim Einbiegen auf eine Straße mit Radweg ist besondere Vorsicht geboten. Denn Radfahrer können auch von rechts kommen – und dürfen das sogar gelegentlich bei Zwei-Richtungs-Radwegen. Doppelte Vorsicht ist auch beim Aussteigen und Türöffnen geboten – das gilt natürlich auch für den Beifahrer.

■ Toten Winkel beachten

Vor allem Lkw haben einen ausgeprägt großen toten Winkel, der beim Rechtsabbiegen Radfahrer gefährdet. Mehrere tödliche Unfälle sind in Freiburg aus diesem Grund in den vergangenen Jahren geschehen. Lkw-Fahrer sollten deshalb einen Zusatzspiegel anbringen und bei jedem Abbiegen aufmerksam hineinschauen. An allen geeigneten ampelgeregelten Kreuzungen in Freiburg gibt es mittlerweile auch Trixi-Spiegel, die den Lkw-Fahrern einen Blick neben ihr Fahrzeug erlauben.

■ Freie Sicht auch im Winter

Nach Frost und Schneefall nur ein kleines Guckloch in der Frontscheibe frei zu kratzen, reicht natürlich nicht aus. Wer Heck- und Seitenscheiben nicht von Schnee und Eis befreit, wird beim Abbiegen schnell



Sichthilfe: Der Trixi-Spiegel ermöglicht aus dem Lkw Einblicke in den toten Winkel und kann so schwerste Unfälle verhindern.
(Foto: TU Kaiserslautern)

zum Blindgänger und einer Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer.

■ Rechts vorbei ist erlaubt

Das Radler an der wartenden Autoschlange rechts vorbeifahren, mag manchen Autofahrer wurmen, ist aber erlaubt. Freundliche Kraftfahrer halten deshalb einen gewissen Abstand zum Bordstein frei. Außerdem sollte man Fahrradfurten an Kreuzungen und Einmündungen freihalten.

■ Abstand halten

Wer auf dem Rad sitzt, kann nicht schnurgeradeaus fahren, sondern pendelt immer ein wenig hin und her. Deshalb muss beim Überholen ein Abstand von eineinhalb Metern eingehalten werden. Denken sollte man auch daran, dass Radler bei höherer Geschwindigkeit wegen des Fahrtwindes das Auto nicht hören können und leicht erschrecken, wenn man zu dicht vorbeifährt.

■ Mal die Perspektive wechseln

Wer die „Gegenseite“ kennt, kennt auch deren Sorgen und Nöte. Deshalb ist es hilfreich, auch mal die Perspektive des anderen einzunehmen. Also: Raus aus der Blechkiste und rauf aufs Rad! Vielleicht wird aus dem Probelauf dann ja ein Dauerlauf?



TIPPS FÜR RADLER

■ **Selbstbewusst, aber vorsichtig**

Generell sollten sich Radfahrer nach außen selbstbewusst und eindeutig verhalten, innerlich aber vorsichtig und vorausschauend sein. Und: Wer Blickkontakt zu den anderen Verkehrsteilnehmern aufnimmt, wird von diesen wohl kaum übersehen.

■ **Vorschriften beachten**

Radler sind gut für die Stadt und die Umwelt. Aus dieser vermeintlich moralischen Überlegenheit ziehen manche den Schluss, sie seien im Prinzip immer im Recht. Aber Verkehrsvorschriften zu missachten, ist eher ein Zeichen von Fahrlässigkeit als von Coolness. Zu einem rücksichtsvollen Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern gehört nicht nur, Ampeln, Vorfahrtsregeln und Verkehrszeichen zu beachten, sondern das Bike auch in einem guten Zustand mit funktionierendem Licht und ordentlichen Bremsen zu halten.

■ **Gepäck gut sichern**

Gepäck sollte immer auf einem stabilen Träger oder in einem gut befestigten Korb transportiert werden. Eine an den Lenker gehängte Tasche kann sich in den Speichen verfangen und den Fahrspaß jäh beenden...

■ **Vorsicht bei Brummis**

Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten sind Unfallschwerpunkte. Radler sollten auf abbiegende Fahrzeuge achten und bereits vorher Blickkontakt mit dem



Unsichtbar: Der tote Winkel vor und neben einem Lkw ist riesig und kann halbe Schulklassen „verschlucken“. Deshalb: Der sicherste Platz ist hinter dem Brummi. (Grafik: Garten- und Tiefbauamt)



Gefährliche Gedankenlosigkeit: Fahren entgegen der Fahrtrichtung gehört zu den häufigsten Unfallursachen. (Foto: A. J. Schmidt)

Fahrer aufnehmen. Vor allem bei Brummis ist höchste Vorsicht geboten. Weil sich Radler neben oder kurz vor dem Lkw im toten Winkel befinden, ist die Gefahr besonders groß, übersehen und umgefahren zu werden. Deshalb der Rat: An Ampeln am besten hinter dem Schwergewicht warten.

■ **Rücksicht auf Fußgänger**

Überall dort, wo sich Radler und Fußgänger die Wege teilen, sind besondere Rücksicht und Schrittgeschwindigkeit angesagt. Das gilt besonders gegenüber Menschen, die durch eine Behinderung in ihrer Sinneswahrnehmung oder Mobilität eingeschränkt sind. Nicht zuletzt sollte man bedenken, dass nicht erst eine Kollision, sondern schon das Erschrecken von Fußgängern gefährlich sein kann!

■ **Schmale Wanderwege meiden**

Spaziergänger suchen im Wald Ruhe und Entspannung und rechnen nicht mit schnellen Mountainbikern. Deshalb ist bei der Begegnung mit Wanderern Rücksicht oberstes Gebot. Kreischende Bremsen und blockierende Reifen sind nicht die geeigneten Mittel, um auf sich aufmerksam zu machen. Stattdessen raten wir: Schon in größerer Entfernung klingeln, den Fußgängern Zeit lassen, eine Durchfahrt freizumachen, und langsam vorbeifahren. Schmale Wanderwege sollten – vor allem an Wochenenden – nicht befahren werden. Ohnehin

erlaubt das Waldgesetz das Radeln nur auf Wegen ab einer Breite von mehr als zwei Metern. In einigen Naturschutzgebieten wie am Feldberg sind es sogar drei Meter. Aber es gibt in der Region vom Naturpark Südschwarzwald ausgeschilderte schmale Singeltrails, die legal befahren werden dürfen (s. Infokasten Seite 16).

■ **Kein Sprinter-Ehrgeiz**

Hauptunfallursache bei Freiburger Radlern ist – man höre und staune – überhöhte Geschwindigkeit. Deshalb gilt: Auch wenn das Velo oder die Muskeln ein höheres Tempo hergeben, muss die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst werden. Fürs richtige „Heizen“ gibt es außerhalb der Stadt genügend Nebenstraßen, und am besten lässt sich der Puls ohnehin auf Bergstrecken nach oben jagen.

■ **Clever parken**

Das Tolle am Rad ist, dass es überall abgestellt werden kann. Aber: Keine Regel ohne Ausnahme. Die enge historische Altstadt Freiburgs lässt es nicht zu, dass überall Räder abgestellt werden. Denn kreuz und quer stehende Drahtesel blockieren Fußgänger und Stadtbahnen. Deshalb hat das Garten- und Tiefbauamt über 6000 Radabstellplätze in der Innenstadt angelegt. Von dort aus lassen sich alle Ziele in wenigen Minuten per Pedes zurücklegen.



Mit dem Rad in die Kita und zur Schule

Radeln macht Spaß, ist gesund, fördert die Entwicklung – und erfordert die volle Aufmerksamkeit



Anhänger, Kindersitz oder selbst fahren? Es gibt viele gute Möglichkeiten, mit Kindern unterwegs zu sein.

(Foto: A. J. Schmidt)

Es ist ein Teufelskreis: Immer mehr Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, weil der Schulweg immer unsicherer wird, weil immer mehr Eltern... Dabei ist es ganz einfach, diesen Kreislauf zu durchbrechen: Schon ab dem Säuglingsalter ist es möglich, Kinder sicher und komfortabel mit dem Fahrrad zu transportieren. Und etwas größere Kinder können in Begleitung ihrer Eltern auch schon selbst fahren. Im Folgenden geben wir Tipps, was beim Radfahren mit Kindern zu beachten ist.

Kindersitz oder Fahrradanhänger?

Die Statistiken belegen, dass das Unfallrisiko beim Transport von Kindern in geeigneten Kindersitzen und Fahrradanhängern sehr gering ist. Doch welche Transportmöglichkeit ist besser?

Allein unter Sicherheitsaspekten geben Fachleute dem Fahrradanhänger den

Vorzug, insbesondere, weil er weder die Standfestigkeit noch die Fahrstabilität negativ beeinflusst und selbst dann stehen bleibt, wenn das Zugfahrrad umkippt. Außerdem sind bis zu zwei Kinder vor Wind und Wetter geschützt, können unterwegs schlafen oder spielen, und Platz für die Einkäufe ist meist auch noch. In vielen Fällen kann ein Anhänger also tatsächlich ein Auto ersetzen. Die Nachteile: Schon bei milden Steigungen ist selbst ein leerer Hänger deutlich spürbar, an Engstellen kann es sprichwörtlich eng werden, und die Preise für die besser ausgestatteten Modelle mit der äußerst empfehlenswerten Federung sind relativ hoch.

Die Nachteile des Hängers sind – mit umgekehrten Vorzeichen – die Vorteile des Kindersitzes: Er ist leicht, schmal und günstig. Wetterschutz bietet er dagegen gar keinen, außerdem verschlechtern sich durch den höheren Schwerpunkt die Fahreigenschaften des Fahrrads. Nicht zu vergessen: Anders als beim Hänger, in dem mit speziellen Babyschalen auch Säuglinge gefahrlos mitgenommen werden können, ist der Kindersitz erst für Kinder geeignet, die schon sicher und stabil sitzen können, also bereits etwa ein Jahr alt sind.

Bei beiden Transportarten ist auf die sichere Unterbringung zu achten. Beim Hänger heißt das: Angurten und Verdeck schließen, um die Kleinen vor Insekten und aufgewirbelten Steinchen zu schützen. Auf dem Kindersitz sollte der Helm obligatorisch sein, zusätzlich muss dafür gesorgt werden, dass

die Füße nicht in die Speichen geraten können.

Wenn Kinder selbst fahren

Sobald Kinder auf dem eigenen Zweirad unterwegs sind, sollten alle Sinne auf höchste Empfindlichkeit justiert werden. Da Kinder bis weit ins Grundschulalter hinein nur sehr eingeschränkt in der Lage sind, den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden (siehe Seite 11), müssen die begleitenden Erwachsenen für das Kind mitsehen, -hören und -denken. Am besten berücksichtigt man das schon bei der Routenwahl. Da Kinder auf dem Gehweg fahren müssen, Erwachsene das aber nicht dürfen (siehe Kasten „StVO“), gilt es, Wege zu wählen, auf denen die Erwachsenen die Kinder stets im Blick haben oder die gemeinsam genutzt werden können. Dabei sollten Eltern und Kind hintereinander fahren: Bei einem Erwachsenen das Kind vorne, bei der Begleitung durch zwei Erwachsene fährt das Kind in der Mitte.

Übung macht fit

Manchem erscheint das vielleicht als zu schwierig. Doch keine Sorge: Wenn ein Kind die Grundtechniken beherrscht und zuverlässig auf Warnungen wie „Stopp!“ oder „Fahr am Rand!“ reagiert, kann man die ersten kleinen Ausflüge oder den Weg in den Kindergarten wagen. Schließlich macht nur Übung den Meister – und als Passagier im Autofond lernen Kinder das richtige Verhalten im Straßenverkehr sicher nicht. Radfahren dagegen

DAS SAGT DIE STVO

Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen Personen, die ein Kind auf dem Fahrrad transportieren, mindestens 16 Jahre alt sein und das transportierte Kind höchstens sechs Jahre. Fahren die Kinder schon selbst, müssen sie bis zum 8. Geburtstag auf dem Gehweg fahren – bis zum 10. Geburtstag dürfen sie das. Für alle älteren, also auch die begleitenden Eltern, ist der Gehweg tabu. Zum Überqueren einer Straße müssen Kinder, die auf dem Gehweg radeln, absteigen und schieben.

HINTERGRUND

Was Kinder können – und was nicht

Erst mit etwa 14 Jahren können sich Kinder sicher und selbstständig im Straßenverkehr bewegen

Irgendwann zwischen dem 4. und dem 6. Lebensjahr lernen fast alle Kinder radfahren. Meist dauert es nur wenige Tage oder Wochen, bis sie die Grundtechniken halbwegs sicher beherrschen. Dem entgegen entwickeln sich die wichtigsten Fähigkeiten zu einer sicheren, eigenständigen Verkehrsteilnahme zum Teil erst viel später.

Im Folgenden haben wir zusammengestellt, über welche Fähigkeiten Kinder in welchem Alter verfügen. Die Altersangaben sind jedoch nur eine grobe Richtschnur. Den individuellen Entwicklungsstand können die Eltern oder der Kinderarzt natürlich besser beurteilen.

■ Kinder können Tempo nicht richtig abschätzen

Wie weit ein Auto entfernt ist oder wie schnell es fährt, können Kinder nur sehr schlecht abschätzen. Bis etwa 6 Jahre verstehen Kinder auch nicht, warum sie selbst als Fußgänger jederzeit stehen bleiben können, ein Auto aber einen Bremsweg benötigt.

■ Kindern sehen und hören anders

Nicht nur aufgrund der Körpergröße haben Kinder ein kleineres Sichtfeld. Anders als bei Erwachsenen nehmen sie Dinge, die seitlich von ihnen sind, nur sehr eingeschränkt wahr. Ähnlich verhält es sich bei Geräuschen: Etwa bis 7 Jahre können Kinder die Richtung der Geräusche noch schlecht orten. So kann ein Kind ganz gebannt nach links schauen, obwohl das Geräusch des nahenden Autos eindeutig von rechts kommt.

■ Kinder können sich nur kurz konzentrieren

Sich über längere Zeit zu konzentrieren, gelingt Kindern erst ab etwa 8 Jahren. Davor lassen sich sie noch sehr leicht ablenken und sind nicht mehr in der Lage, das Verkehrsgeschehen aufmerksam zu verfolgen. Erst mit etwa 14 Jahren erlangen Kinder die volle Konzentrationsfähigkeit und können sich sicher und selbstständig im Straßenverkehr bewegen.

■ Kinder können kein Multitasking

Kinder können sich nicht nur insgesamt schwer, sondern zunächst auch immer nur auf eine Sache konzentrieren. Die Fähigkeit, gleichzeitig mehrere Dinge zu tun (Multitasking), entwickelt sich nur sehr langsam. Konkret: Wenn am Wegesrand ein Tier zu sehen ist, behält das Kind nur noch das Tier und nicht mehr den Verkehr im Auge.



Radausflüge mit Kindern machen Spaß. Und beim nächsten Mal achten wir auch darauf, dass der Helm ordentlich sitzt...
(Foto: P. Kunkel)

■ Kinder verhalten sich oft unvorhersehbar

Erst ab dem Teenageralter sind Kinder in der Lage, sich in die Perspektiven anderer hineinzusetzen. Bis dahin gehen sie davon aus, dass alles, was sie selbst sehen, auch für andere sichtbar ist und entsprechend berücksichtigt wird. Das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr ist daher oft irrational und unvorhersehbar. So können Kinder scheinbar grundlos plötzlich stehen bleiben, weil sie eine Fliege im Gesicht haben. Dass der begleitende Erwachsene diese Fliege nicht sehen kann, verstehen Kinder nicht.

■ Kinder nicht überfordern

Insgesamt ist also festzustellen, dass Kinder zwar schon sehr früh radfahren können, aber erst ab etwa 10 Jahren auch in der Lage sind, sich wenigstens auf bekannten und einfachen Strecken selbstständig im Straßenverkehr zu bewegen. Bis dahin müssen die begleitenden Erwachsenen und andere Verkehrsteilnehmer stets für das Kind „mitdenken“ und dabei auch irrationales Verhalten einkalkulieren. Wichtig ist es, Kinder nicht zu überfordern, in dem man Dinge von ihnen erwartet, die sie aufgrund ihres Alters einfach (noch) nicht können. Genausowenig darf man hoffen, dass sich die altersgemäße Entwicklung von alleine einstellt: Nur durch Üben und vorbildliches Verhalten werden Kinder fit gemacht, sich im komplexen Verkehrssituationen richtig und sicher zu verhalten.

fördert schon früh Selbstständigkeit und Motorik und legt den Grundstein für eine umweltbewusste Mobilität.

Ganz klar ist aber auch: Wenn Kinder selbst fahren, muss man viel Zeit einplanen: für eine möglichst sichere Route, für jede Straßenüberquerung, für etwaige Pausen unterwegs und natürlich für das anfangs sehr geringe Tempo. Hektik, Zeitdruck und Ungeduld sind daher ganz schlechte Begleiter.

Kinder allein unterwegs

Ab wann Kinder ohne Begleitung Erwachsener unterwegs sein können, lässt sich nicht pauschal beantworten. Die Verkehrserzieher der Polizei empfehlen, Kinder grundsätzlich erst nach bestandener Radfahrprüfung in der 4. Klasse allein fahren zu lassen.

Bei sehr günstigen Rahmenbedingungen (guter individueller Entwicklungsstand und eine gefahrlose, bestens vertraute Strecke) kann vielleicht aber auch schon ein jüngeres Kind allein unterwegs sein. Dagegen ist der dichte Innenstadverkehr unter Umständen selbst für ein 10- bis 12-jähriges Kind noch zu komplex. Den richtigen Zeitpunkt zu finden, liegt somit im Ermessen der Eltern.

Das richtige Kinderfahrrad

Ideale Einstiegsgefährten sind das Dreirad (zum Einüben der Tretbewegung) sowie Roller und Laufrad, die den Gleichgewichtssinn trainieren und auf die höheren Geschwindigkeiten vorbereiten. Zum Fahrradfahren lernen sind 12-Zoll-Räder ideal, die den meisten Kindern allerdings sehr schnell zu klein sind. Also lieber ein günstiges Gebrauchttes kaufen oder bei Freunden ausleihen. Sparen sollte man sich auch Stützräder, da sie das Lernen eher verzögern und das Kind in einer Scheinsicherheit wiegen. Tipps für den Kauf des ersten „richtigen“ Fahrrads geben wir auf Seite 12.

Rücksicht ist Pflicht

Auch wer selbst keine Kinder hat, muss sich mit dem Thema kindliche Mobilität auseinandersetzen: Schließlich sind laut Straßenverkehrsordnung alle Verkehrsteilnehmer dazu verpflichtet, auf Kinder besondere Rücksicht zu nehmen. Und auch hier gilt: Immer Vorbild sein! Nur wer Rücksicht vorlebt, kann rücksichtsvolles Verhalten von anderen erwarten.



Keller oder Kapuze?

Mit der richtigen Ausstattung wird das Fahrrad zum perfekten Ganzjahres-Verkehrsmittel

Manche halten das Fahrrad für ein reines Schönwetter-Fortbewegungsmittel. Doch warum eigentlich? Mit dem richtigen Rad und einer guten Ausstattung gibt es keinen Grund mehr, das Rad bei schlechtem Wetter im Keller stehen zu lassen. Auf was es ankommt, wenn man ganzjährig sicher radeln möchte, zeigen wir im Folgenden.

Für jeden Zweck das richtige Rad

Die wichtigste Frage beim Radkauf ist wohl die, wofür man das Rad nutzen möchte. Wer zum Beispiel nur in der Stadt unterwegs ist und nicht am Hang wohnt, wird mit einem einfachen Stadtrad mit Nabenschaltung bestens bedient sein. Wenn es auch mal längere Strecken oder Ausflüge in die Berge sein sollen, ist ein Tourenrad mit hochwertiger Schaltung erste Wahl. Pendler, die einen Teil der Strecke mit Zug, Bus oder Straßenbahn zurücklegen, sollten sich über das mittlerweile sehr umfangreiche Angebot von Falträdern informieren. Wer in Hanglagen wohnt, häufig einen Kinderanhänger zieht oder auch im Alltag längere Distanzen zurücklegen möchte, für den sind Pedelecs interessant: So heißen die seit einiger Zeit angebotenen Fahrräder, die dank elektrischer Unterstützung permanent Rückenwind haben. Auch für Senioren oder weniger gut trainierte Menschen machen die Pedelecs den Schritt zum Rad so leicht wie noch nie. Sie sind in der



Gute Kleidung und ein ebenso ausgestattetes Rad nehmen selbst dem schlimmsten Schmuttelwetter seinen Schrecken.
(Foto: R. Jacoby)

Anschaffung allerdings noch deutlich teurer und sollten vor dem Kauf unbedingt ausgiebig ausprobiert werden.

Technik auf dem neusten Stand

Für jedwedes Rad gilt, dass man bei der Sicherheitsausstattung keine Kompromisse eingehen sollte. Zum Beispiel beim Licht: Ein Nabendynamo läuft geräuschfrei, fast ohne Kraftaufwand und funktioniert bei jedem Wetter zuverlässig. Bereits nach wenigen Metern wird man diese Technik, die sich im übrigen auch bei den meisten gebrauchten Rädern nachrüsten lässt, nicht mehr missen wollen. Idealerweise wird sie mit extrem wartungsarmen LED-Lichtern kombiniert, die auch im Stand, beispielsweise an der Ampel, noch weiterleuchten. Gerade auch bei Kinder-rädern ist diese Ausstattung kein Luxus, wenn man bedenkt, dass es im Winter beim Schulbeginn noch und nach Ende des Nachmittagsunterrichts oft schon wieder dunkel ist.

Enorme Fortschritte hat in den letzten Jahren auch die Bremsentechnik gemacht: Hydraulische Felgen- oder Scheibenbremsen sind gut dosierbar, bremsen auch bei Nässe zuverlässig ab und sind sehr wartungsfreundlich. Apropos Wartung: Neben einer guten Ausstattung ist auch die Pflege des Rades wichtig: Auf was man dabei achten sollte und was man leicht selbst erledigen kann, haben wir auf der nächsten Seite zusammengestellt.

Lieber gut gebraucht als billig neu

Verglichen mit einem Auto ist ein Fahrrad zwar spottbillig, aber eben doch nicht umsonst zu haben. Leider ist für den Laien kaum ersichtlich, ob ein Fahrrad hochwertig oder billig ausgestattet ist. Sicher ist jedoch, dass Qualität ihren Preis hat. Wer ein solides und alltagstaugliches Fahrrad kaufen möchte, das bei entsprechender Pflege bei jedem Wetter und auch nach vielen Jahren noch seinen Dienst tut, muss sicherlich einige hundert Euro investieren. Wessen Budget nur für die in Bau- oder Supermärkten angebotene Preisklasse ausreicht, sollte sich lieber nach einem ordentlichen Gebrauchtrad umschauchen. Ein Billigrad ist nämlich nicht nur ein Sicherheitsrisiko, sondern macht schon nach kurzer Zeit einfach keinen Spaß mehr.

Radfahren im Winter

Spaß kann man mit der richtigen Ausstattung aber sogar in der kalten Jahreszeit haben. Allerdings stellen nasses Laub, Regen, Dunkelheit oder Schnee besondere Anforderungen an den Ganzjahresradler: Gute Radkleidung hält nicht nur warm und trocken, sondern sorgt mit hellen Farben und reflektierenden Flächen auch für zusätzliche Sicherheit. Hierzu trägt auch das Fahrverhalten maßgeblich bei: Rutschige Straßen, insbesondere Brücken, erfordern eine vorausschauende und langsame Fahrweise. Besonders feinfühlig sind die Bremsen zu dosieren, um Stürze zu vermeiden. Ebenfalls sinnvoll ist es, die Route der Witterung anzupassen. Bei akutem Schneefall oder wenn Wind das Herbstlaub bunt durcheinanderwirbelt, werden die Hauptrouten als erstes freigemacht – also am besten eine der geräumten Routen aufsuchen. Dann kommt man auch im Winter sicher und mit Spaß ans Ziel.



Welche **Routen mit Vorrang** geräumt werden steht im Internet auf www.freiburg.de/winterdienst.

KINDERRAD KAUFEN

Beim Kauf des ersten „richtigen“ Kinderrades sollte man vor allem auf folgende Punkte achten:

- gut bedienbare Bremsen mit kindgerechten Griffen
- die passende Rahmengröße und -geometrie, schließlich soll das Rad nicht nur beim Kauf, sondern möglichst mehrere Jahre passen. Auch beim Fahrradgewicht gibt es große Unterschiede!
- hervorstehende Teile wie Vorbau oder Lenkerenden müssen entweder abgerundet oder gepolstert sein
- ein gut passender, universell einstellbarer Fahrradhelm
- Kettenschaltung ist nur sinnvoll, wenn das Kind sie bedienen kann. Federgabeln sind überflüssiger – und schwerer – Schnickschnack

Auch für Anfänger kein Hexenwerk

Viele Wartungs- und Reparaturarbeiten am Rad kann man selbst erledigen – ein Profi gibt Tipps

Die Bremse schleift, die Kette quietscht: Wartungs- und Reparaturkosten für ein Fahrrad sind zwar überschaubar, können aber doch ein Loch in die Haushaltskasse reißen. Viel billiger ist es, selbst Hand anzulegen – und Spaß macht es obendrein. Peter Hinterlang, Fahrradexperte und ehemaliger Radprofi aus Stegen, verrät, welche Wartungsarbeiten regelmäßig durchgeführt werden sollten, was selbst erledigt werden kann und worauf man dabei achten sollte.

Amtsblatt: Der Frühling ist da und die Fahrradwerkstatt auf Wochen ausgebucht – wie bekomme ich jetzt mein Rad fit?

Peter Hinterlang: Zunächst einmal sollte man alle sicherheitsrelevanten Teile überprüfen: Funktionieren Beleuchtung, Bremsen und Gangschaltung? Sind alle Schrauben fest? Gerade bei billigeren Rädern sollte darauf geachtet werden, dass die Schrauben nicht angerostet sind. Auch die Reifen sollten überprüft werden. *Worauf muss ich dabei achten?*

Peter Hinterlang: Wenn die Reifendecken porös sind oder Risse haben, kann der Schlauch während der Fahrt platzen.

Um dies zu prüfen, kann man die Luft ein wenig ablassen und den Reifen kneten. Bei der Lichtanlage sollten neben den Leuchten auch die Kabel auf offene Stellen überprüft werden. Bei den Bremsen ist darauf zu achten, dass die Züge leichtgängig sind und die Bremsgummis gleichmäßig abgenutzt. Schleifen die Gummis am Mantel oder sitzen nicht mittig auf der Felge, müssen sie nachjustiert oder ausgewechselt werden. Lassen sich die Bremshebel bis zum Griff durchziehen? Dann muss nachgespannt oder gegebenenfalls der Bremszug ausgetauscht werden.

Braucht man dafür teures Spezialwerkzeug?

Peter Hinterlang: Schraubendreher, Reifenheber und ein Satz Inbusschlüssel reichen für die meisten Arbeiten schon aus, wer Brems- und Schaltzüge wechseln will, braucht noch eine gute Bowdenzugzange. Generell sollte man nur gutes Werkzeug benutzen, denn bei der Reparatur merkt man schnell, dass es sich hier nicht lohnt, zu sparen. Für Vielfahrer



Ein Tröpfchen Öl an der richtigen Stelle kann Wunder wirken.

(Foto: P. Kunkel)

lohnt sich auf jeden Fall die Anschaffung einer Kettenverschleißmesslehre und eines Kettennieters.

Weshalb ist es denn so wichtig, die Kette zu wechseln?

Peter Hinterlang: Wer zu lange mit einer verschlissenen Kette fährt, der riskiert, dass frühzeitig auch die Kettenblätter und die Kassette ausgetauscht werden müssen. Das wird dann besonders teuer. Ein Kettentausch ist kein Hexenwerk – die richtige Länge kann man gut anhand der alten Kette bestimmen und der Umgang mit einem Kettennieter erklärt sich fast von selbst. Allerdings lohnt es sich, die Kette gut zu pflegen, dann hält sie auch länger: Also immer gut einölen, am besten mit einem dickflüssigen Kettenöl. Die Gelenke von Schaltwerk und Umwerfer bleiben mit Silikonsprühfett leichtgängig.

Aber zu viel Fett ist auch nicht gut, weil daran Schmutz haften bleibt?

Peter Hinterlang: Richtig. Überschüssiges Öl muss gerade an den Außenlaschen der Kette entfernt werden. An anderen Stellen braucht man dagegen mit Fett nicht sparen. So sollte die Sattelstütze regelmäßig ausgebaut und eingefettet werden, weil sie andernfalls „festbacken“ kann. Das kann einen ganzen Fahrradrahmen unbrauchbar machen! Auch bei Knarzen oder Knacken hilft oft Ausbauen und Einfetten. Dabei sollte man das betreffende Teil aber immer auch auf Risse oder andere Schäden untersuchen. 

SELBER MACHEN

■ Regelmäßige Wartung

Wer folgende Punkte regelmäßig kontrolliert, wird immer ein gut laufendes Fahrrad haben:

Luftdruck: Richtwert ist 3–4 Bar beim Stadtrad, 6–7,5 beim Rennrad

Kette / Antrieb: Regelmäßig mit Öl / Silikonsprühfett schmieren

Bremse: Züge nachstellen, Beläge ausrichten, ggf. wechseln

Licht: Lampe, Kabel und Dynamo regelmäßig prüfen

Schrauben: Festigkeit prüfen

Reifen: Auf Risse sichten

Gepäckträger: Befestigung kontrollieren

■ Kleine Reparaturen

Viele alltägliche Probleme können auch Laien leicht selbst reparieren.

Reifen flicken: Dafür braucht man etwas Geschick, zwei Reifenheber (keine Schraubendreher), einen Ersatzschlauch oder Flickzeug.

Bowdenzug wechseln: Mit einer Bowdenzugzange lassen sich Ersatzzüge exakt kürzen, Endkappe nicht vergessen.

■ Das wichtigste Werkzeug

Folgendes Werkzeug sollte auch unterwegs nicht fehlen:

Reifenheber, Schlauch, Pumpe und ein leichtes Multifunktionsstool für einfache Reparaturen.

Mit dem Velo rund um die Green City

Das Radroutennetz rund um Freiburg ist Vielfalt pur und hat jedem etwas zu bieten – ob langsam oder schnell, sportlich oder genussorientiert, ob jung oder alt

Ob klassischer Drahtesel, modernes Stadtrad, Cruiser, Rennrad oder Mountainbike. In Freiburgs Straßen und Gassen trifft man so ziemlich jede Radgattung an, die es gibt: Der Gastrokritiker Wolfgang Abel spöttelte einmal scharfzüngig über die „Hauptstadt der Liegeradfahrer“, dann gibt es natürlich noch E-Bikes, Handräder, Einräder, Laufräder, Chopper, Falträder. Und. Und. Und.

In der Stadt

Freiburgs fahrradbegeisterte Bevölkerung hat den Drahtesel zum zweitbeliebtesten Fortbewegungsmittel werden lassen, im Alltag ebenso wie in der Freizeit: Auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt übersteigt die Zahl der Velos oft die der Autos, und zuweilen verstopft die Masse der abgestellten Räder so manchen Platz in der Innenstadt – Freiburg ist fürwahr eine Fahrradstadt. Allein das innerstädtische Radverkehrsnetz umfasst gut 400 Kilometer und wird jedes Jahr ein bisschen weiter ausgebaut.

... und drumherum

Doch es ist auch die Landschaft zwischen Schwarzwald und Oberrhein, die Freiburg zur Stadt der Radler macht. Keine andere Region in Südwestdeutschland bietet solch attraktive

MIT KIDS AUF TOUR

Wer mit Kindern auf Tour gehen möchte, sollte den Tag möglichst flexibel und mit viel Zeitpuffer einplanen. Selbst radelnde Kinder sollten ihr Rad sicher beherrschen (Bremsen, Ausweichen). Und: Für Kinder im Fahrradsitz oder auf dem Hänger ist meist nicht die Strecke, sondern einzig das Ziel von Interesse. Wer folgende Tipps beherzigt, kommt da gut hin:

- Kinder in die **Planung** mit einbeziehen. Wichtig sind Pausen auf attraktiven Rastplätzen.
- Nicht zu lange und möglichst autofreie **Strecken** wählen, Abkürzungsmöglichkeiten (z. B. per Bahn) einplanen.
- **Spielsachen** (Ball, Frisbee etc.) für die Pausen und auch die Zeit im Anhänger einpacken.
- Wetterfeste **Kleidung** und Wechselklamotten für kleinere Kinder sind ein Muss.



Mit elektrischer Unterstützung ist auch für Senioren kein Zweiradziel zu weit. (Foto: P. Kunkel)

Möglichkeiten für ambitionierte Radwanderer, für Freizeitradler jeden Alters und Radsportler wie der Südwestzipfel der Republik. Das mediterran angehauchte Klima, die fruchtbaren Landschaften und die meisten Sonnentage bundesweit, sorgen vom Frühjahr bis in den Herbst für optimale Radfahrbedingungen. Das Streckennetz ist gewaltig, die Kombinationsmöglichkeiten schier unbegrenzt: Für jede Kondition, Lust und Laune ist etwas dabei. Weit ins Freiburger Umland erstreckt sich ein engmaschiges Netz gut ausgeschilderter Radstrecken – in der Ebene ebenso wie hinauf auf die Berge, auf Asphalt ebenso wie auf Forstwegen. Und selbst eine anspruchsvolle Downhillstrecke findet sich auf Freiburger Gemarkung hinab vom Gipfel des Schauinsland. Autofreie Traumstraßen gibt es zwischen Rheinebene und Hochschwarzwald massenhaft. Die eignen sich ebenso für familienfreundlichen Tagestouren wie für den sportlichen Kurztrip.

Touren mit Kindern

Wer mit Kindern unterwegs ist, sollte es – gerade zu Beginn der Radsaison – langsam angehen lassen und erst einmal kürzere Strecken wählen, die am besten

mit einem attraktiven Ziel verknüpft sind. Von der Innenstadt aus bietet sich etwa eine Runde auf Forstwegen am Rande des Sternwalds an. Zwischen Waldsee (Tretboote!) und Waldhaus (Skulpturenpfad und Teiche!) warten ein Minigolfplatz, diverse Spielplätze, einsame Bergquellen, das Arboretum Günterstal und viele tolle Picknickplätze. Wer seine Kreise schon etwas weiter ziehen mag, kann auf flachen und überwiegend asphaltierten Radwegen hinausfahren zum Mundenhof oder eine Runde durch das Dreisamtal starten. Der Dreisamtalradweg ist bestens ausgeschildert, und wer etwa den Baldenweghof mit seinem Hofladen, den Pferdekoppeln und dem herausragend schönen Spielplatz ansteuert, kann eigentlich kaum etwas falsch

machen. Durchgehend flach sind auch die Wege im und zum Mooswald – besonders geeignet für Touren an heißen Tagen, weil dort auch die schönsten Badeseen in Stadtnähe liegen, etwa der große und der kleine Opfinger See. Für Familien, die es etwas sportlicher angehen lassen wollen, eignet sich eine Tour im Süden der Stadt – einmal rund um den Schönberg! Das Höhenprofil kann sich bereits sehen lassen, durch die tolle Reblandschaft geht es stets auf und ab, dafür stehen unterwegs die Türen und Tore etlicher Straußwirtschaften offen, die zur Einkehr locken. Und zwischen Wittnau und Freiburg wartet als Belohnung eine schöne Abfahrt bis an den südlichen Stadtrand.

Trekkingtouren

Auf dem Trekkingrad erschließen sich erst alle Möglichkeiten, die die Region rund um Freiburg zu bieten hat. Ein Ausflug nach Freiamt, wo man dem Himmel ganz nah kommt? Der hat es vor allem was die Höhenmeter angeht wirklich in sich, aber einsame Asphaltstraßen, noch einsamere Radwege, tolle Aussichten und ein Abstecher zur Hochburg bei Emmendingen adeln die Tour zu einem lohnenswerten Tagestrip. Flach, aber weit ist von

Freiburg aus eine Kaiserstuhlumrundung (bei der man es samt Anfahrt über den Dreisamuferweg locker auf 80 Kilometer bringt) – Abkürzungen mitten durch die berühmten Rebterrassen des einstigen Vulkans sind dabei im übrigen sehr empfehlenswert. Für die knackigen Anstiege wird man mit Fernblicken, Weinlokalen und Naturerlebnissen entschädigt, vor allem im Frühjahr oder im Herbst bietet der Kaiserstuhl jede Menge botanische Schönheiten. Etwas näher liegt der gerade einmal 307 Meter hohe Tuniberg, der „blühende Weingarten der Stadt Freiburg“, der sich kaum über die Rheinebene erhebt, dessen Höhenweg, der einmal längs von Gottenheim nach Munzingen verläuft, aber jeder Freiburger Fahrradfreund einmal gefahren sein sollte (nicht zuletzt wegen des Rundumpanoramas auf Vogesen und Schwarzwald und der netten Strauße im Griestal). Und wer auf die ganz große Tour gehen will, aber heftige Anstiege scheut, der steigt einfach in Freiburg samt Rad in die Höllentalbahn und rollt dann von Hinterzarten (885 m.ü.M) auf dem Südschwarzwaldradweg einmal rund um den Naturpark Südschwarzwald zurück nach Freiburg – fast ohne Höhenanstieg (Infos unter www.suedschwarzwald-radweg.de).

Im Gelände...

Auch Mountainbiker kommen rund um Freiburg voll auf ihre Kosten – sei es auf dem offiziellen Mountainbikewegenetz des Naturparks Südschwarzwald (blauer Radler auf gelbem Grund), sei es auf der von der Stadt geduldeten Downhillstrecke am Roßkopf oder der ausgeschilderten Roller-Downhillstrecke vom Schauinsland. Hinter den letzten Häusern der Stadt beginnen schon die ersten Schwarzwaldberge. Man kann von Freiburg aus etwa auf den Feldberg bis auf 1500 Meter hoch fahren. Dass dabei immer mehr Biker auf schmalen Waldpfaden „wildern“, sieht die Stadtverwaltung nicht gerne. In Baden-Württembergs Wäldern gilt nämlich die „Zwei-Meter-Regel“, jener Passus aus dem Landeswaldgesetz, der es Radfahrern untersagt, im Wald auf



Dem Himmel so nah: Die Schwarzwaldgipfel sind jede Mühe wert und locken mit fantastischen Naturschauspielen.
(Foto: J. Rießle)

Wegen zu fahren, die schmal sind als zwei Meter, aus sportlichen Gesichtspunkten sind diese Strecken aber besonders attraktiv. Auch wenn nach Erfahrungen des städtischen Forstamts die weit überwiegende Zahl der Bergradler und Wanderer durchaus friedlich miteinander auskommen, sollten insbesondere Brennpunkte wie der mit blauer Raute gekennzeichnete Wanderweg zwischen Kohlerhau und Sohlacker, der Weg im Metzchen Garten am Schloßberg und der Fitness-Parcours zwischen St. Ottilien und Hirzberg nicht mit Mountainbikes befahren werden.

... und auf schmalen Reifen

Als Rennradstadt wurde Freiburg zwar noch nicht offiziell ausgerufen, aber es steht fest: In Deutschland gibt es kaum eine Stadt, die derart abwechslungsreiche Strecken bietet. Nicht ohne Grund leben etliche Rennradprofis im Südschwarzwald. Schon im Frühjahr kann man auf ausgedehnte Runden durch das Markgräflerland oder zum, auf und über den Kaiserstuhl starten (auf zumeist verkehrsarmen Nebenstrecken), wenn anderswo in der Republik noch Schnee und Schmuddelwetter zu Verzweiflungstaten auf dem Hometrainer zwingen. Ist der letzte Schnee dann gegen Ende April

auch von den Schwarzwaldhöhen verschwunden, so können Rennradfreunde von Freiburg aus lange Anstiege fahren, die fast Alpenpässen entsprechen: Einrollen durch das Elztal bis Waldkirch und dann 1000 Höhenmeter am Stück hinauf zum Kandel (was im übrigen ziemlich genau dem Streckenprofil des Tour-de-France-Klassikers Alpe d’Huez in den französischen Alpen entspricht).

Etliche knackige Rennradtouren führen via Dreisamtal auf die Höhen des Schwarzwalds, etwa durch das Ibtental Richtung St. Peter und weiter auf den Kandel. Oder durch Wagensteig zum Thurner oder das Zastlertal hinauf auf den Rinken. Oder im Süden Richtung Geiersnest (via St. Ulrich), Schönberg (durch Ebringen) oder noch weiter durch das Markgräflerland über Sirnitz und den dritthöchsten Schwarzwaldberg Belchen. Nicht zu vergessen der „Freiburg-Klassiker“: Die berühmte Strecke auf den 1284 Meter hohen Hausberg Schauinsland zieht Tag für Tag etliche Radsportler an (wobei man die Schauinslandstrecke eher unter der Woche oder Samstagsvormittags fahren sollte, um dem Ausflusverkehr zu entgehen). Einmal im Jahr messen sich Hunderte Sportler beim Schauinslandkönig, einem Bergzeitfahren, das das Zeug zum Klassiker hat. Typisch Freiburg, dass nicht nur Rennräder erlaubt sind, sondern alle möglichen fahrbaren Untersätze – nur nicht solche mit Motor.



■ Infos und Adressen

Radverkehr im Internet: Auf den städtischen Internetseiten finden sich unter www.freiburg.de/radverkehr viele Informationen über das Radfahren in Freiburg, Bike & Ride-Plätze, Radfahren in der Fußgängerzone, die Fahrradstation „mobile“, Radfahren in Einbahnstraßen und vieles mehr.

Die Fahrradbeauftragten: Das Garten- und Tiefbauamt ist für die Radverkehrsplanung sowie den Bau und die Unterhaltung von Radwegen zuständig. Bei Fragen oder Anregungen helfen die Fahrradbeauftragten gerne weiter: Bernhard Gutzmer (Radverkehrsplanung, Tel. 201-4684) und Artur Wiestler (bauliche Instandhaltung, Tel. 201-4750).

Winterdienst und Scherbenhotline: Für Reinigung und Winterdienst auf Radwegen ist die Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg (ASF) zuständig (Tel. 7 67 07 61). An eine „Scherben-Hotline“ können auf Fahrbahnen oder Radwegen liegende Glassplitter gemeldet werden (Tel. 0761 / 7 67 07 70, E-Mail: info@abfallwirtschaft-freiburg.de)

„mobile“ Fahrradstation und Mobilitätsberatung: Das „mobile“ am Hauptbahnhof bietet unter anderem ein Parkdeck mit Platz für 1000 Fahrräder, einen Fahrradverleih, die Vermietung von Fahrradboxen an ÖPNV-Haltestellen sowie eine Mobilitätsberatung mit verschiedenen Dienstleistungen und Informationen rund ums Radfahren, Bahnfahren und Car-Sharing, einen Fahrradhandel und ein Café. Wentzinger Str. 15, Tel. 2 92 76 00, www.mobile-freiburg.de

Mobilitätszentrale am Bertoldsbrunnen: Informationen für Ausflüge mit Fahrrad, Bus und Bahn bieten ADFC und VCD in der Mobilitätszentrale am Bertoldsbrunnen: Fahrrad- und Wanderkarten, Fahrpläne, touristische Informationen und Ausflugsbrochüren. Salzstr. 1 (Eingang Dreherstraße, gegenüber VAG-Pluspunkt), Tel. 29 28 00 12 (ADFC) oder 2 58 58 (VCD). Öffnungszeiten: Mo–Mi und Fr 15–18 Uhr

Verkehrsclub Deutschland (VCD): Als Interessenvertretung für alle umweltbewussten Verkehrsteilnehmer bietet er seinen Mitgliedern Informationsangebote zum umweltschonenden Verkehr und Versicherungsleistungen vom Schutzbrief für Rad-, Bahn- und Autoreisende bis zur ökologischen Kfz-Versicherung. www.vcd.org/freiburg oder Mobilitätszentrale (s.o.)

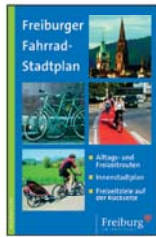
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): Interessenvertretung für Radfahrer, Informationen und Tipps rund ums Rad, umfangreiches Radtourenprogramm, Fahrradcodierung zum Schutz vor Diebstahl. Kontakt: www.adfc-bw.de/freiburg oder Mobilitätszentrale (s.o.)

Fahrradland Baden-Württemberg: Das Informationsportal www.fahrradland-bw.de bietet unter anderem Neuigkeiten und Termine zur Radverkehrsförderung sowie einen Radroutenplaner und Informationen über die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“, in der auch die Stadt Freiburg Mitglied ist.

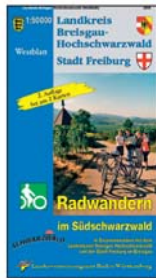
Fundfahrräder / Fahrradversteigerungen: Wer sein Rad vermisst, sollte nicht nur bei der Polizei Anzeige erstatten, sondern auch im städtischen Fundfahrradkeller nachfragen (Kaiserstuhlstr. 18, Tel. 50 06 32 oder 201-4828, Öffnungszeiten: Do 8–12 und 13.30–15.30 Uhr, www.freiburg.de/fundbuero). Dort gibt es auch eine Online-Fundsuchsuche). Sein Eigentum muss man durch Kaufquittung, passenden Schlüssel oder Fotos belegen. Nicht abgeholte Räder werden alle zwei Monate versteigert. Die Termine werden im Amtsblatt und im Internet (s.o.) veröffentlicht oder können unter Tel. 201-4827 oder -4828 erfragt werden. Auch die Bahn versteigert regelmäßig gefundene Fahrräder: Die Versteigerungstermine werden bekannt gegeben unter www.bahn.de > Fundservice.

■ Radkarten

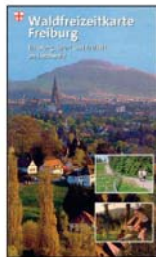
Freiburger Fahrradstadtplan: Der Fahrradstadtplan zeigt das gesamte Radwegenetz von insgesamt 420 Kilometern im Freiburger Stadtgebiet. Der Plan bietet außerdem Ausflugstipps und Sicherheitshinweise, Adressen und Infos rund um den Radverkehr (Buch- und Fahrradhandel, Bürgerberatung im Rathaus; 2,50 Euro. Größere Mengen z. B. für Schulen können beim Vermessungsamt (Tel. 201-4207) ermäßigt erworben werden).



Radwandern im Südschwarzwald: Das Set mit zwei Karten für die Stadt Freiburg und den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald sowie die Einzelkarte für den Landkreis Emmendingen zeigen Radwanderwege und viele radtaugliche Strecken (1:50 000, Steigungsangaben) sowie die touristische Infrastruktur (Buch- und Fahrradhandel, Bürgerberatung im Rathaus, oder www.lv-bw.de; 9,90 / 6,60 Euro).



Freizeitkarte 505: Die Karte der Region zwischen Elztal, Freiburg, Kaiserstuhl und Feldberg (1:50 000) des Landesvermessungsamtes zeigt die Hauptwanderwege sowie die Wanderwege des Schwarzwaldvereins und die touristische Infrastruktur (Buch- und Fahrradhandel, Forstamt; 6,90 Euro).



Waldfreizeitkarte Freiburg: Neben Wanderwegen und zahlreichen Freizeiteinrichtungen zeigt die Karte (1:25 000) auch alle Radwanderwege sowie ausgeschilderte Mountainbikestrecken verschiedener Schwierigkeitsgrade auf der Gemarkung Freiburg (Buchhandel, Forstamt; 5 Euro).

Freiburg und Umgebung: Die ADFC-Regionalkarte (1:75 000) enthält beschilderte Radrouten und gibt Empfehlungen für Radfahrer zum übrigen Straßennetz (Buch- und Fahrradhandel, Mobilitätszentrale am Bertoldsbrunnen; 6,80 Euro)

Radroutenplaner im Internet: Es gibt mehrere Radroutenplaner im Internet, die das Finden von fahrradfreundlichen Verbindungen, die Ermittlung der Höhenprofile oder die Ausgabe von GPS-Daten ermöglichen. Den Radroutenplaner des Landes Baden-Württemberg findet man unter www.fahrradland-bw.de, einen weiteren unter www.naviki.org. Auch der ADFC bietet unter www.adfc-tourenportal.de einen Radroutenplaner an.

■ Mit dem Rad in Bus und Bahn

Für Ausflügler oder Berufspendler gibt es viele attraktive Möglichkeiten, Rad und ÖPNV zu kombinieren, denn in den meisten Regionalzügen ist die Fahrradmitnahme möglich. So lässt sich mit der Bahn der normale Radelradius deutlich erweitern. Denn das regionale Bahnnetz erschließt die Rheinebene nach Norden und Süden, den Kaiserstuhl, den Hochschwarzwald sowie das Münstertal und das Elztal. Damit gerät selbst der Hochschwarzwald in greifbare Nähe und eine Radtour über den Feldberg ist auch für weniger Trainierte von Hinterzarten, Bärental oder Seebriegg aus ohne den gefürchteten 1000-Meter-Anstieg machbar.

Tarife: Auf den Gleisstrecken des Regio-Verkehrsverbunds ist die Fahrradmitnahme im Rahmen der Kapazitäten täglich ab 19.30 Uhr

kostenlos. Auf der Rheintalstrecke kann das Rad in DB-Regionalzügen täglich ab 9 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen ganztägig gratis transportiert werden. Vor diesen Zeiten oder auf anderen Strecken ist bis 19.30 Uhr (auch am Wochenende) für Fahrräder allerdings ein zusätzlicher Fahrschein erforderlich: entweder ein Einzelfahrschein oder eine Mehrfahrten- oder Punktekarte der jeweiligen Preisstufe. Wichtig: Die Mitnahme eines Fahrrads auf RegioKarte oder Regio24 ist nicht möglich – auch nicht mit einer separaten RegioKarte für das Fahrrad. Alle Informationen zu Tarifen und der Radmitnahme unter www.rvf.de.



In Spitzenzeiten kann es in den Zügen ganz schön eng werden. (Foto: R. Buhl)

Für die Räder (und Kinderwagen oder Rollstühle) haben die Wagen der Breisach-, Kaiserstuhl- und Elztal-Bahn einen Mehrzweckraum je Fahrzeug unmittelbar beim Einstiegsbereich. In den roten DB-Regionalzügen gibt es außerdem spezielle Mehrzweck- und Fahrradabteile, die außen mit Fahrradsymbolen an den Einstiegs-türen oder den Fenstern gekennzeichnet sind. Bei großem Andrang haben grundsätzlich Rollstühle und Kinderwagen Vorrang vor der Fahrradmitnahme.

Normalerweise können in Bussen aus Platzmangel keine Räder mitgenommen werden. Aber es gibt eine Ausnahme: Die Südbaden-Bus GmbH (SBG) bietet im Sommer Radwanderbusse an, in denen die Fahrradmitnahme in einem Anhänger möglich ist. Weitere Infos unter www.suedbadenbus.de

AMTSBLATT

Stad Freiburg im Breisgau: Presse- und Öffentlichkeitsreferat, Rathausplatz 2–4, 79098 Freiburg
Internet: www.freiburg.de/amtsblatt

Redaktion Amtsblatt: Gerd Süßbier, Eberhard Heusel, Cagdas Karakurt, Telefon: 201-1340/41
E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

Texte: Patrick Kunkel (S. 13–15)

Fachliche Beratung: Garten- und Tiefbauamt, Bernhard Gutzmer, Telefon 201-4684

Verantwortlich für den Inhalt: Walter Preker

Verlag: Freiburger Stadtkurier Verlagsgesellschaft mbH, 79098 Freiburg, Tel. 207190

Herstellung: Freiburger Druck GmbH & Co. KG, 79115 Freiburg

Datum: Mai 2012

Freiburg 
IM BREISGAU