

# Neuer Schub für den Radverkehr

Mit dem „Radverkehrskonzept 2020“ sollen sich der Radanteil deutlich erhöhen und die Unfallzahlen halbieren

**E**ine Steigerung des Radverkehrsanteils auf deutlich über 30 Prozent und gleichzeitig eine Halbierung der Fahrradunfälle – das sind die ehrgeizigen Ziele des „Radverkehrskonzepts Freiburg 2020“, an dem das Garten- und Tiefbauamt seit gut zwei Jahren arbeitet. Jetzt wurde im Verkehrsausschuss ein aktueller Zwischenbericht vorgelegt und dort sehr positiv aufgenommen.

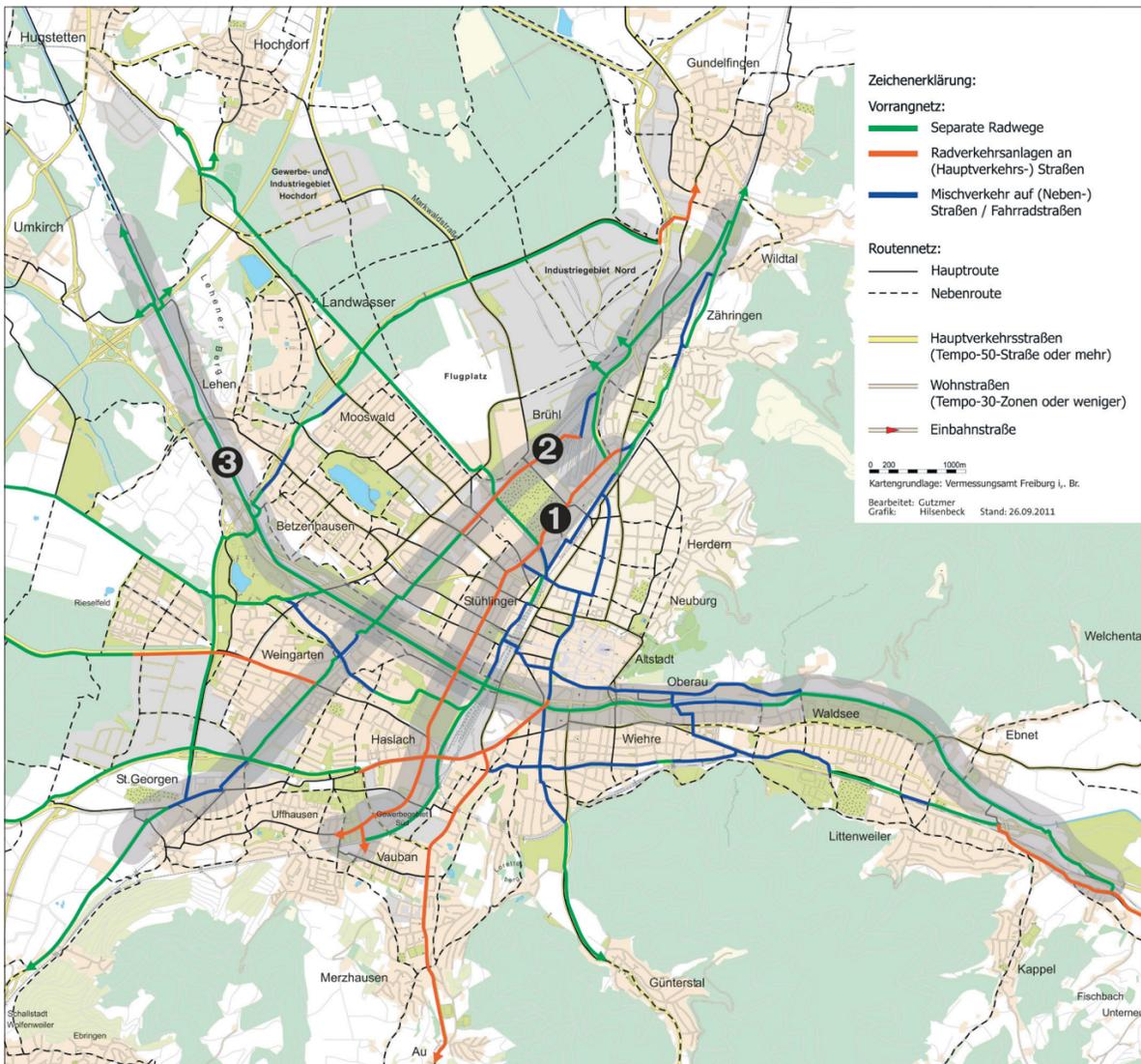
Das Verkehrsmittel Fahrrad hat in Freiburg einen hohen Stellenwert. Mehr als ein Viertel (Stand 1999: 27 Prozent) aller innerstädtischen Wege legen die Freiburger mit dem Zweirad zurück, über 400 Kilometer fahrradfreundlicher Routen stehen ihnen dafür zur Verfügung. Doch weil der Ausbau des Netzes im bundesweiten Vergleich sehr früh, nämlich schon vor fast 40 Jahren begann, sind die Radwege heute vielfach veraltet, so zum Beispiel die früher übliche, heute als unfallträchtig erkannte Führung hinter parkenden Autos. Außerdem sind manche Radwege wegen der starken Nutzung überlastet, und nicht zuletzt gibt es noch immer Lücken im Netz, die einer stärkeren Nutzung des Fahrrads entgegenstehen.

Der jetzt vom städtischen Fuß- und Radverkehrsbeauftragten Bernhard Gutzmer vorgestellte Zwischenbericht verschweigt auch nicht, dass der Ausbau der Radinfrastruktur in den vergangenen Jahren aufgrund der knappen Haushaltsmittel „eher moderat“ ausgefallen ist, sprich: Im Vergleich zum Ausbau in den 80er-Jahren, zu anderen Fahrradstädten oder auch zu den anderen Verkehrsmitteln wurde relativ wenig investiert. Verbesserungen waren oftmals an andere große Verkehrsprojekte gekoppelt. So sind beispielsweise im Zuge des Baus der Stadtbahnen Vauban, Habsburgerstraße oder aktuell in der Schwarzwaldstraße sehr gute Radverkehrswege entstanden. Für größere, ausschließlich dem Radverkehr gewidmete Projekte fehlte hingegen in der Regel das Geld. Das soll jetzt anders werden.

Insgesamt listet das Radverkehrskonzept, bei dessen Erstellung auch ein Arbeitskreis mit Mitgliedern der Gemeinderatsfraktionen, der Fahrradverbände und der Polizei mitgearbeitet hat, 124 Einzelvorhaben 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 der letzten Lücken im Radnetz.

## Zügig und sicher radeln im „Rad-Vorrang-Netz“

Vor allem aber soll der Bau neuer Radschnellwege für einen Sprung in der Qualität und der Kapazität des Freiburger Radwegenetzes sorgen. „Die Umsetzung dieser Ideen würde für den Radverkehr in Freiburg einen kräftigen Schub bedeuten“, so Bernhard Gutzmer. Von „Quantensprung“ und „Neustart“ ist intern gar die Rede. Konkret entwickelten die Verkehrsplaner des Garten- und Tiefbauamts auf der Grundlage des bestehenden Wegenetzes ein Rad-Vorrang-Netz. Dieses enthält sowohl



**Vorfahrt für den Radverkehr: Mit dem „Radverkehrskonzept 2020“ soll das Fahrrad zum wichtigsten innerstädtischen Verkehrsmittel werden. Hierfür ist ein massiver Ausbau der Infrastruktur notwendig. Unser Plan zeigt das „Rad-Vorrang-Netz“, das unter anderem den (Aus-)Bau von Radschnellwegen vorsieht. Im ersten Schritt sollen die drei grau hinterlegten Pilotstrecken gebaut werden. (Foto: R. Buhl, Plan: GuT)**

separate Radwege wie auch Routen an Hauptverkehrsstraßen sowie über Neben- oder Fahrradstraßen. Oberste Zielsetzung der Planer war es, den wichtigsten Verkehrsströmen zügig und sicher befahrbare Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Verkehrsplaner Gutzmer ist sich sicher, dass beide Ziele mit denselben Mitteln zu erreichen sind. „Auf gut ausgebauten und ausreichend breiten Routen können alle Radlerinnen und Radler ihr eigenes Tempo fahren, ohne sich in die Quere zu kommen.“

Das ist heute an vielen Stellen leider noch nicht der Fall. Am Dreisamufferradweg bei-

spielsweise, mit bis zu 10000 Radlern pro Tag eine der am stärksten befahrenen Routen, ist es an vielen Stellen so eng, dass ein sicheres Überholen nicht möglich ist. Dieses Problem wird künftig fast automatisch noch größer: Zum einen sorgt der zunehmende Trend zum elektrisch unterstützen Fahrradtrieb (Pedelecs) für noch mehr schnelle Radler. Zum anderen macht es dieser technischen Fortschritt möglich, dass das Radfahren auch in höherem Alter noch attraktiv ist und somit zu noch mehr Radlern auf den Straßen führt.

Noch weitere Zielgruppen könnten durch Pedelecs künf-

tig 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 Wege nutzen können. Auch diese Potenziale sollen durch den kräftigen Ausbau des Wegenetzes aktiviert werden.

In einem ersten Schritt möchte das Garten- und Tiefbauamt den Ausbau des Rad-Vorrang-Netzes durch den Bau von drei Pilotstrecken angehen, für die jetzt eine Förderung nach dem neuen Landesgemeindefinanzierungsgesetz beim Land beantragt wurde. Zwar sind dessen ge-

nau Förderbedingungen noch nicht klar, doch mit ihrem formlosen Antrag will die Stadt sicherstellen, auf jeden Fall zum Zuge zu kommen. Im einzelnen geht es um folgende Projekte:

### 1 „Radschnellweg westliche Stadtteile“

Die noch etwas hölzernen als „Radschnellweg westliche Stadtteile“ bezeichnete Route stellt eine durchgehende und sehr zentrale Verbindung aus Richtung St. Georgen und Vauban kommend über Lörracher, Eschholz-, Friedhofs- und Waldkircher Straße nach Zähringen dar. Hier gibt

es heute vor allem entlang der Friedhof- und der Waldkircher Straße sowie auf der Lörracher Straße noch erhebliche Mängel. Neben dem Bau zeitgemäßer Radstreifen soll hier für ein attraktives Radfahren mit wenig Wartezeiten 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.

### 2 „Radschnellweg 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, im Güterbahngelände und entlang der B3. Nach der Fertigstellung dieser Ausbauschritte, die teils im Zusammenhang mit anderen Großprojekten wie der Bebauung des Güterbahngeländes oder dem Ausbau der B3 stehen, gibt es dann eine weitere durchgängige Verbindung quer durch Freiburg, die – so die Hoffnung der Planer – ähnlich stark genutzt wird wie heute der Dreisamufferradweg.

### 3 „Radschnellweg Dreisamufferradweg“

Der Dreisamufferradweg ist heute die wichtigste Ost-West-Achse und bereits jetzt durchgängig befahrbar. An vielen Stellen, beispielsweise an den Unterquerungen der innerstädtischen Brücken oder entlang des Ganter-Areals, 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 von Fußverkehr dorthin möglich. Nicht zuletzt sollen Rampen an der Kronen- und Schnewlinbrücke eine bessere Verzahnung mit dem übrigen Wegenetz ermöglichen.

Die Realisierung der drei Pilotprojekte steht natürlich 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, so viel war bei der Sitzung des Verkehrsausschusses in der vergangenen Woche bereits klar, stehen aber gut. Sprecherinnen und Sprecher aller Fraktionen erkannten die Notwendigkeit verstärkter Investitionen in die Radinfrastruktur ausdrücklich an. Insbesondere die Zielsetzung, zugleich mit dem Ausbau die Zahl der Unfälle halbieren zu wollen, fand breite Unterstützung.

Noch steht allerdings die Endfassung des Radverkehrskonzepts aus: Im Frühjahr 2012, so die Verwaltung, soll zunächst nochmals der Verkehrsausschuss darüber beraten, ehe es im Gemeinderat endgültig beschlossen wird. ♣

**Nähere Informationen** zum Radverkehrskonzept 2020 unter [www.freiburg.de/radkonzept](http://www.freiburg.de/radkonzept)