

Rad tut gut



Freiburg ist eine Stadt der Radler: In kaum einer anderen deutschen Stadt hat das Zweirad im innerstädtischen Verkehr eine so große Bedeutung wie in Freiburg. 28 Prozent ihrer Wege innerhalb der Stadt legten die Bürgerinnen und Bürger 1999 mit dem Fahrrad

zurück – Tendenz steigend. Damit ist der gute alte Drahtesel aus dem Freiburger Verkehrsgeschehen nicht wegzudenken. Man stelle sich vor, die über 35000 Radler, die täglich in oder durch die Innenstadt fahren, würden alle aufs Auto umsteigen . . . Der Radverkehr entlastet unsere Stadt aber nicht nur von Lärm, Abgasen, Staus und zugeparkten Straßen, sondern dient gleichzeitig auch der Gesundheit all derjenigen Stadtmenschen, die unter den Folgen der Bewegungsarmut leiden. Kurz gesagt: Rad tut gut!

Auf diesen Sonderseiten des Amtsblatts ziehen wir eine Bilanz der dreißigjährigen Radverkehrspolitik in Freiburg, stellen ausgewählte Radprojekte vor und geben ein paar Hinweise, wie jeder dazu beitragen kann, dass das Radeln noch sicherer und attraktiver wird.



Ob im Alltag in der Innenstadt oder am Wochenende im Grünen – das Fahrrad ist fast immer die richtige Wahl (großes Foto: FWTM, kleines Bild: Tiefbauamt)

In der Stadt Freiburg heißt es: „Vorrang fürs Fahrrad“

Das Fahrrad ist das wichtigste Verkehrsmittel in der Stadt

Freiburg ist eine Stadt der Radler. Auf den Hauptverkehrsachsen ist die Zahl der Velos oft 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 fast idealer Weise die Vorteile eines innerstädtischen Verkehrsmittels: Es ist leicht abzustellen, kostengünstig, umweltfreundlich, macht Spaß und ist nicht zuletzt auch noch ein echter Fitmacher.

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. Nicht zuletzt ist das Rad auch ein schnelles Verkehrsmittel. Mehr als die Hälfte aller im innerstädtischen Verkehr zurückgelegten Strecken sind kürzer als drei Kilometer und über 70 Prozent sind kürzer als fünf Kilometer – Strecken, die sich dank der flachen Topografie und des (oft) guten Wetters in Freiburg prima mit dem Rad 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 langsam und auch nur dann, wenn am Ende gleich ein freier Parkplatz zur Verfügung steht.

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 500 Kilometern fahrradfreundlichen Routen entstanden (160 km Radwege und -streifen, 125 Kilometer Wald- und Wirtschaftswege und 215 km fahrradfreundliche Straßen wie Tempo-30-Zonen). Außerdem gibt es rund 6000 Radabstellplätze alleine in

Das Rad – umweltfreundlich, kostengünstig und ein echter Fitmacher

der Innenstadt, dazu kommen noch über 1000 Bike & Ride-Stellplätze an Stadtbahnhaltestellen; im gesamten Stadtgebiet gibt es rund 9000 Abstell-

plätze. Gestärkt wurde das Radfahren auch durch die Tempo-30-Zonen, die inzwischen die ganze Stadt mit Ausnahme der Hauptverkehrsstrecken überziehen.

Die Wirkung dieser Maßnahmen ließ nicht lange auf sich warten. Zwischen 1982 und 1999 wuchs der Radverkehrsanteil gegenüber allen anderen Verkehrsmitteln innerhalb der Stadt von 15 auf 28 Prozent. Somit liegt er mit dem Auto etwa auf gleicher Höhe (29 Prozent), gefolgt vom Zu-Fuß-Gehen (24 Prozent) und dem öffentlichen Nahverkehr (18 Prozent). Mit diesen Werten steht Freiburg ganz weit vorne im Vergleich mit anderen Städten. Und sowohl ADFC wie ADAC bescheinigen Freiburg eine besonders große Fahrradfreundlichkeit: Im Bundesvergleich rangiert Freiburg hier auf Platz 5.

Doch auf den Lorbeeren der Vergangenheit möchte man sich in Freiburg nicht ausruhen. Für die Zukunft plant das Tiefbauamt, das Radverkehrsnetz weiter auszubauen und dabei insbesondere noch vorhandene Lücken zu schließen. Auch dort, wo es bereits Radwege gibt, kann noch manches besser werden. So sollen beispielsweise im Zuge des Stadtbahnausbaus in der Merzhauser Straße oder beim Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße die Radwege und -streifen für Radler komfortabler und sicherer gemacht werden. Weitere Projekte sind die Vervollständigung der Radwegweisung, die weitere Öffnung von Einbahnstraßen und der Ausbau von Abstellanlagen. Alles zusammen wird dafür sorgen, dass Freiburg auch in Zukunft das bleibt, was es heute schon ist: eine Stadt der Radler.

	1982	1999
MIV Selbst-/Mitfahrer	29%	23%
	9%	6%
ÖPNV	11%	18%
Fahrrad	15%	28%
Fuß	35%	24%

Entwicklung der Anteile verschiedener Verkehrsmittel im Binnenverkehr der Freiburger: Während der motorisierte Individualverkehr (MIV) verliert, haben Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) deutlich zugelegt (Tiefbauamt/text & partner)



Neue Wegweiser führen durch Stadt und Region

Was für den Autoverkehr Selbstverständlichkeit ist, gibt es seit 2004 auch in Teilen der Stadt und Region: eine systematische Wegweisung mit Ziel- und Entfernungangaben für den Radverkehr, die den Radlern die Orientierung ohne lästiges Kartenstudium ermöglicht. Damit wird die Suche nach der optimalen Route deutlich erleichtert. Schließlich weichen fahrradfreundliche Strecken oft von den Haupttrassen des Autoverkehrs ab und sind ohne genaue Ortskenntnis manchmal nur schwer zu finden. Grundlage für die Beschilderung ist eine Konzeption zur einheitlichen Wegweisung in Stadt und Region, die das städtische Tiefbauamt gemeinsam mit den benachbarten Landkreisen sowie dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) erarbeitet hat. Die Wegweisung orientiert sich am „Alltagsradverkehr“ und führt zumeist über die kürzeste alltagstaugliche Route, also in der Regel auf asphaltierten und beleuchteten Wegen. Weniger „sichere“ Strecken, beispielsweise durch den Wald, sind mit einem stilisierten Baum gekennzeichnet. Als Ziele in der Stadt sind sämtliche Stadtteile, der Hauptbahnhof und die S-Bahn-Haltestellen, die Fahrradstation „mobile“, die Standorte der Hochschulen, das Klinikum, die großen Gewerbegebiete, die Schwimmbäder und Badeseen und gesamtstädtisch bedeutsame Einzelziele wie die Neue Messe oder das Dreisamstadion in die Wegweisung einbezogen. Die bestehenden Radwanderwege wie der Breisgau-, Kaiserstuhl-, Markgräfler- oder Dreisamtal-Radwanderweg, der Tuniberg-Rundweg und der Tuniberg-Höhenweg sind in die neue Wegweisung selbstverständlich integriert. Noch hat das Netz allerdings Lücken: Im Jahr 2004 wurden in einem ersten Schritt alle Stadtteile und Ortschaften westlich der Westrandstraße, also die Tunibergorte sowie Hochdorf, Landwasser, Lehen, Rieselfeld, der Mundenhof und der gesamte Mooswald für rund 50000 Euro mit insgesamt 765 Schildern an etwa 300 Standorten ausgestattet. Bis 2006 soll dann das ganze Stadtgebiet beschildert sein. (Foto: R. Buhl)



„Das Rad bleibt das umweltfreundlichste und schnellste Verkehrsmittel in der Stadt“

Interview mit Martin Haag, Leiter des Tiefbauamts und verantwortlich für Freiburgs Radverkehrsplanung

Als Leiter des Tiefbauamts und städtischer Verkehrsplaner ist Martin Haag auch verantwortlich für die Verkehrsplanung und den Bau von Radwegen und Radabstellanlagen. Wir befragten ihn zur Zukunft des innerstädtischen Radverkehrs.

Herr Haag, seit mehr als drei Jahrzehnten engagiert sich Freiburg stark für den Radverkehr, und in dieser Zeit hat sich das Rad zum wichtigsten innerstädtischen Verkehrsmittel entwickelt. Gibt es noch Entwicklungspotenziale für den flinken und umweltfreundlichen Drahtesel?

Haag: Weitere Potenziale gibt es, wie man bei anderen Städten zum Beispiel in den Niederlanden sieht, aber sie sind schwieriger zu erschließen. Weil die Siedlungsfläche wächst, werden auch die Verkehrswege länger, und das erschwert das Radeln. Andererseits erleichtert die moderne Fahrradtechnik das Fortkommen, sodass wir auch im Alltagsverkehr eine Zunahme der Fahrradnutzung über die Stadtgrenzen hinaus verzeichnen.

Wie lassen sich denn von städtischer Seite die Bedingungen für Radfahrer noch verbessern?

Haag: Kurz- und mittelfristig sehe ich drei Hauptaufgaben: Erstens müssen wir die Sicherheit verbessern, zum Beispiel durch neue Radrouten in verkehrsarmen Zonen, durch Radwege oder Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen – beispielsweise im Zuge des Stadtbahnprojekts Vauban

und der Heinrich-von-Stephan-Straße – und durch weitere Verbesserungen für den Radverkehr an Kreuzungen. Zweitens brauchen wir eine einheitliche Beschilderung der Hauptstrecken im Stadtgebiet und drittens gibt es noch einige Lücken in den Radverkehrsverbindungen zu Nachbargemeinden und zwischen den Tuniberg-Gemeinden. Langfristig behalten wir im Blick, dass wir vergleichbar dem Dreisamufertweg weitere gut ausgebauten Verbindungen brauchen, mit denen auch größere Entfernungen möglichst störungsfrei zurückgelegt werden können, z. B. entlang der Güterbahn oder zwischen Messe, 11. Fakultät, Uniklinik und Innenstadt.

Außerdem müssen wir stärker für das Radfahren werben, denn das Rad bleibt das umweltfreundlichste und schnellste Verkehrsmittel in der Stadt, und das soll auch so bleiben. Wir wollen auch mit den Fahrradverbänden zusammenarbeiten, um das dort vorhandene Wissen zu nutzen.

Indirekt ließe sich der Radverkehr auch durch „Ausbremsen“ des motorisierten Verkehrs fördern?

Haag: Natürlich ist Verkehrsberuhigung für Radler wichtig, aber die Ausweisung von Tempo-30-Zonen ist abgeschlossen. Höchstens ein paar Fahrradstraßen könnten noch dazukommen.

Neben dem klassischen Radfahrer sind in den letzten Jahren vermehrt Radler mit Kinderanhänger oder Inlineskater im Verkehr aufgetaucht, sodass manche Radwege, wie der Dreisamuferradweg, inzwischen sehr voll und damit auch gefährlich geworden sind. Außerdem sind die modernen Räder viel schneller geworden. Muss die Stadt bei den Radwegen nachbessern?

Haag: Ich glaube, der Dreisamuferradweg ist immer noch eine gute und



Radwege und Radstreifen machen das Radfahren in der Stadt bequemer und sicherer. An besonders gefährlichen Kreuzungen warnt das Tiefbauamt mit auffälligen Farbmarkierungen (Fotos: R. Buhl)

beliebte Route für Radler, was auch die starke Nutzung zeigt. Aber zugegeben, an einigen Stellen könnte der Weg schon breiter sein. Unsere Schwierigkeit ist, dass jede Fahrwegverbreiterung gerade an den kritischen Stellen das Flussprofil verengt, und das führt zu Problemen bei Hochwasser. Deshalb setzen wir darauf, den Uferweg durch parallele Routen in der Kartäuserstraße oder über die Schützenallee und den „Pfliegeweg“ entlang der neuen B31 zu entlasten, was ja auch sichtbar gut angenommen wird. Zudem ist hier auch der Stadttunnel ein wichtiges Projekt, denn dadurch ergäben sich für den Radverkehr sowohl in Ost-West- wie in Nord-Süd-Richtung erhebliche Verbesserungen in Sicherheit und Komfort.

Insgesamt ereignen sich in Freiburg jährlich fast 600 Unfälle mit Radfahrer-beteiligung. Gibt es aus Sicht der Verkehrsplanung besonders gefährliche Punkte in der Stadt, die entschärft werden können?

Haag: Ausgesprochene Unfall-schwerpunkte für Radfahrer gibt es in Freiburg nach Aussagen der Polizei nicht. Schwere Unfälle ereignen sich auch nicht unbedingt immer an den Stellen, an denen Konflikte wegen schwieriger Verkehrssituationen zu erwarten wären. Unfallursache ist fast immer falsches Verhalten der Verkehrsteilnehmer – nur selten gibt es konkrete Gefährdungen auf Grund der Verkehrsgestaltung. Es gibt allerdings einige „klassische“ Konflikte, wie z. B. der zwischen rechtsabbiegenden Kfz

und geradeausfahrendem Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen. Auf solche Situationen hat die Verkehrsplanung bei Neu- und Umbauplanungen ein besonderes Augenmerk.

Haben Sie Wünsche an die Freiburger Radler?

Haag: Vor allem wünsche ich mir mehr Gelassenheit und mehr Rücksicht auf allen Seiten! Wir wollen nicht stärker reglementieren, sondern appellieren an das Verantwortungsbewusstsein der Radfahrer. Das heißt vor allem: der Situation angepasst und im Zweifelsfall vorsichtig fahren. Auf dem Rad ist man mehr gefährdet als im Auto! Auch auf Radwegen gelten Verkehrsregeln wie die vorgeschriebene Fahrtrichtung, Rechtsfahrgebot, Vorfahrtsregeln und besondere Vorsicht beim Überholen. Rücksicht ist auch beim Abstellen des Rads angebracht, sodass andere nicht behindert werden. Gerade in der Innenstadt sollten die Räder nicht wild abgestellt werden, wie es immer noch am Bertoldsbrunnen geschieht. Wir haben in der City fast 6000 Abstellplätze, die eigentlich ausreichen sollten. Es ist zumutbar, auch mal hundert Meter zu laufen, denn man muss das Rad nicht immer direkt vor dem Geschäft abstellen.

Letzte Frage: Steigen Sie auch mal selber aufs Rad und haben Sie Ihre Lieblingsstrecke?

Haag: Im Alltag führt mich meine Standardstrecke zur Arbeit ins Technische Rathaus. Aber in der Freizeit fahre ich mit dem Mountainbike gerne auf den Roskopf oder rauf zum Kybfelsen. Oder ich packe das Rad in die Bahn und fahre vom Schluchsee über den Feldberg zurück.

Herr Haag, wir danken für das Gespräch.

Wo dürfen Radler eigentlich überall fahren?

Das blaue Radwegschild signalisiert die Benutzungspflicht

Nicht allen Radfahrern, aber auch längst nicht allen Autofahrern ist bewusst, wann Radler einen vorhandenen Radweg benutzen müssen, dürfen, wollen oder wo sie zusammen mit den Autos auf der Straße fahren sollen. Grundsätzlich gilt: Alle Wege, die mit einem der drei runden blauen Fahrradverkehrszeichen gekennzeichnet sind, müssen benutzt werden. (Abbildung 1, 2, 3)

Grundregel: Blaues Schild zeigt Benutzungspflicht

Wie so oft gibt es jedoch auch Ausnahmen der Benutzungspflicht, beispielsweise wenn ein Radweg unbezutzbar oder unzumutbar ist:

Unbenutzbar ist ein Radweg, wenn er nicht breit genug für das Fahrrad ist, beispielsweise mit Anhängern oder für Dreiräder. Auch zugeparkte, mit Mülltonnen versperrte, von Schneehaufen blockierte oder zugeschnittene Radwege

dürfen von den Radlern gemieden werden. Diese Fälle treten in Freiburg zum Glück sehr selten bis fast nie auf.

Als **zumutbar** gilt ein Radweg, der mit angepasster Geschwindigkeit sicher befahren werden kann. Wo das nicht möglich ist, weil beispielsweise rutschige Blätter, Streugut oder Glascherben keine sichere Fahrt zulassen oder zu Reifenpannen führen können, entfällt die Benutzungspflicht.

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn angelegte Radwege, die mit einer durchgezogenen, breiten Trennlinie vom Verkehr abgetrennt sind. Sie werden generell durch das Verkehrszeichen Radweg als benutzungspflichtig ausgewiesen.

Neben den durch das blaue Verkehrszeichen gekennzeichneten Radwegen gibt es noch **andere Radwege**, die nach außen erkennbar für den Radverkehr bestimmt sind, sei es durch auf den Boden aufgemalte Radwegzeichen oder Fahrradsymbole.

Diese Wege dürfen von Radfahrern benutzt werden, müssen es aber nicht! Das ist in Freiburg beispielsweise in der Kartäuserstraße stadteinwärts der Fall. (Abbildung 4)

Ohne blaues Zeichen keine Benutzungspflicht

Grundsätzlich dürfen Radwege nur in der Richtung benutzt werden, in der sie ausgeschildert sind, also in der Regel auf der rechten Seite der Fahrbahn. Geisterfahrer auf Radwegen, also entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung auf Radwegen fahrende Radler, sind sehr gefährlich, weil meist nicht genug Platz ist, um auch noch den entgegenkommenden Radler aufzunehmen. Außerdem rechnen korrekt fahrende Radler und abbiegende Autofahrer oft nicht mit den Geisterfahrern, was schlimme Folgen haben kann. Radeln in Gegenrichtung, quasi auf

der „falschen“ linken Seite ist nur dann erlaubt, wenn dies eindeutig durch ein blaues Schild gekennzeichnet ist.

Ganz eindeutig ist der Fall bei Gehwegen: Sie sind den Fußgängern vorbehalten und dürfen von Radlern nicht benutzt werden. Wenn das Radfahren durch ein Zusatzschild auf Gehwegen gestattet ist, haben dennoch Fußgänger Vorrang (Abbildung 5). Radler sind auf solchen Wegen also nur geduldet und müssen Schrittgeschwindigkeit fahren. Keine Regel ohne Ausnahme: Kinder bis zum 8. Lebensjahr müssen grundsätzlich auf dem Gehweg fahren, egal ob er für den Radverkehr freigegeben ist oder nicht. Das gilt auch dann, wenn ein Radweg vorhanden ist. Nach der letzten Novelle der Straßenverkehrsordnung dürfen Kinder sogar bis zum 10. Lebensjahr auf Gehwegen radeln.

Teilen sich Radfahrer und Fußgänger einen Weg, so sind sie zu gegenseitiger Rücksicht verpflichtet.

Sonderregelung bei Fahrradstraßen

Einen Sonderfall stellen Fahrradstraßen dar (Abbildung 6). Die Fahrradstraße kehrt um, was man gewohnt ist: Hier wird die gesamte Fahrbahn zum Radweg, auf dem die Radler sogar nebeneinander fahren dürfen. Der Autoverkehr ist zumeist nur für Anlieger, in einzelnen Fällen auch allgemein zugelassen, muss sich aber der Geschwindigkeit der Radfahrer anpassen. In Freiburg hat das Tiefbauamt mittlerweile schon 10 Radfahrstraßen, beispielsweise die Sedan- und die Hindenburgstraße, eingerichtet. Hier lassen sich die positiven Auswirkungen besonders gut beobachten: Scharen von Radlern ziehen – zumeist ruhig und gelassen – ihre Bahn, Studierende und Berufstätige ebenso wie Kinder auf ihrem Schulweg. Dennoch gilt aber auch in Fahrradstraßen: Rücksicht geht vor Rechthaben!



Abbildung 1



Abbildung 2



Abbildung 3



Abbildung 4



Abbildung 5



Abbildung 6



„EBSÖ“ macht den Weg frei

Radeln gegen die Einbahnstraße

In Freiburg gibt es 120 Einbahnstraßen. Seit 1997 erlaubt es die Straßenverkehrsordnung, in Einbahnstraßen mit einer geringen Verkehrsbelastung und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 Stundenkilometern das Radeln auch entgegen der Einbahnstraße zu erlauben. Ziel dieser Einbahnstraßenöffnung („EBSÖ“) ist es, Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen und die Radfahrmöglichkeiten abseits der Hauptverkehrsstraßen zu stärken. Mittlerweile hat das Tiefbauamt in Freiburg 53 dieser Einbahnstraßen geöffnet.

Bei 31 Einbahnstraßen ist eine Öffnung nicht möglich, weil sie den Anforderungen der Straßenverkehrsordnung nicht entsprechen. Die restlichen 36 Straßen werden derzeit nach und nach zusammen mit der Polizei vor Ort geprüft. Um für alle Verkehrsteilnehmer eine einheitliche und einprägsame Regelung zu schaffen, soll die Umsetzung stets in zusammenhängenden Gebieten erfolgen.



Beispiel Faulerstraße: Hier ist das Radfahren entgegen der Einbahnstraße erlaubt (Foto: R. Buhl)

Großer Komfortgewinn bei kleinem Aufwand

In den westlichen und südlichen Stadtteilen Freiburgs ist diese Überprüfung bereits abgeschlossen und alle als machbar eingestuften Einbahnstraßen wurden geöffnet. Die restlichen Stadtteile und die Innenstadt werden nach und nach abgearbeitet und wenn möglich geöffnet. Im jungen Stadtteil Rieselfeld dürfen schon von Beginn an alle 9 Einbahnstraßen auch entgegen der Fahrtrichtung beradelt werden.

Für die Verkehrsteilnehmer ist in geöffneten Einbahnstraßen besondere Vor- und Rücksicht geboten. So sollten

die Auto- und Radfahrer möglichst weit rechts fahren, um den jeweiligen Gegenverkehr nicht zu gefährden. Und gerade die Autofahrer müssen sich bewusst machen, dass anders als in normalen Einbahnstraßen auch aus der „falschen“ Richtung Verkehr kommen kann. Anders als manche vielleicht befürchten, wirkt sich eine Öffnung von Einbahnstraßen nicht negativ auf die Verkehrssicherheit aus, wie die bisherigen Erfahrungen des Tiefbauamts und Untersuchungen anderer Städte zeigen. Für Radler bietet sie aber auf jeden Fall einen großen Komfortgewinn, weil Umwege vermieden werden und gefährliche Fahrmanöver auf Gehwegen und sonstigen nicht erlaubten Strecken entfallen. Außerdem werden die Fußgänger geschützt, weil Radler nicht mehr auf die Gehwege ausweichen, wenn sie legal entgegen der Richtung fahren dürfen.



Die für Radler geöffnete Hildastraße hat die Verbindung in die Innenstadt wesentlich verbessert (Foto: R. Buhl)



Radeln in der Innenstadt

Die Fußgängerzone ist vorrangig für Fußgänger da

Gerade mal einen knappen Quadratkilometer umfasst die Freiburger Altstadt, und auf dieser kleinen Fläche konzentriert sich das städtische Leben: Hier geht man zur Arbeit oder zur Ausbildung, genießt Freizeit und Kultur oder kauft ein. Kraftfahrzeuge sind aus diesem „Hot Spot“ weitgehend verbannt – nur Radfahrer und die Stadtbahn haben noch freie Fahrt. Aber: Auch für die Zweiräder gibt es hier Einschränkungen, denn zu stark ist der Fußgängerverkehr zwischen Rathaus, Münster und Martinstor. In der Fußgängerzone ist Radfahren deshalb nur in den dafür ausgewiesenen Bereichen erlaubt. Radler dürfen Fußgänger nicht behindern und müssen sich an die Schrittgeschwindigkeit halten. In vielen engen Gassen der Altstadt ist das Radeln generell verboten (s. Plan), und auf der Kaiser-Joseph-Straße darf man erst eine halbe Stunde nach Ladenschluss und bis morgens um 7 Uhr auf den Sattel steigen. Besondere Rücksicht ist für Radfahrer auch beim Parken gefragt, denn die zahlreichen „wild“ abgestellten Räder behindern Fußgänger und teilweise sogar die

Stadtbahnen. Deshalb will die Stadt für den Kreuzungsbereich um den Bertoldsbrunnen ein Rad-Parkverbot aussprechen. Aber es gibt viele Abstellanlagen im Umfeld und es werden auch noch weitere geschaffen. In der Innenstadt stehen einschließlich des Fahrradparkhauses „mobile“ am Hauptbahnhof fast 6000 Radabstellplätze zur Verfügung, wo die Velos niemanden stören und auch sicher angeschlossen werden können. Deshalb die Bitte an alle Radlerinnen und Radler in der

Innenstadt: Räder an den Abstellplätzen parken und die wenigen Meter zum Ziel zu Fuß zurücklegen!

Pack das Radl ein!

In vielen Zügen ist die Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten sogar gratis

Für Wochenendausflügler oder Berufspendler gibt es viele attraktive Möglichkeiten, Rad und ÖPNV zu kombinieren, denn in den meisten Regionalzügen ist die Fahrradmitnahme möglich. Vor allem für den Sonntagsausflug 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 geraten weiter entfernte Gegenden oder der Hochschwarzwald in greifbare Nähe, und eine Radtour über den Feldberg ist auch für weniger Trainierte von Hinterzarten, Bärenthal oder Seebugg aus ohne den gefürchteten 1000-Meter-Anstieg machbar.

Tarife

Auf den Gleisstrecken des Regio-Verkehrsverbunds ist die Fahrradmitnahme im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten täglich ab 19.30 Uhr kostenlos. Und 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 der jeweiligen Preisstufe oder eine Mehrfahrtenkarte (Entwertung der Abschnitte einer RVF-PunkteKarte oder 2x4-FahrtenKarte). Leider nicht möglich ist die Mitnahme eines Fahrrads auf RegioKarte oder REGIO24 anstelle einer unentgeltlich zu befördernden Person – auch nicht mit einer separaten RegioKarte für das Fahrrad.

Fahrradabteile nutzen

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 Einstiegstüren oder den Fenstern ge-

kennzeichnet sind. Ist der Ansturm an Sonntagen groß, haben grundsätzlich Rollstühle und Kinderwagen, die ebenfalls auf die Mehrzweckabteile angewiesen sind, Vorrang vor der Fahrradmitnahme. (Nähere Informationen zu den Beförderungsbedingungen von Rädern unter www.rvf.de)

Radwanderbusse

Normalerweise können in den Bussen der Region aus Platzmangel keine Räder mitgenommen werden. Aber es gibt eine Ausnahme: Die Südbaden-Bus GmbH (SBG) bietet zwischen Anfang Mai und Anfang Oktober zwei Radwanderbusse an, in denen die Fahrradmitnahme in einem Anhänger möglich ist. Die Sonderlinien starten immer samstags um 8.40 Uhr ab dem ZOB am Freiburger Hauptbahnhof in Richtung Glottertal, St. Peter, St. Märgen, Thurner und Neueck (ZweiTäler-Land) sowie in Richtung Kirchzarten, Oberried, Schauinsland und Hofsgund. Anmeldung ist grundsätzlich erforderlich unter Tel. 36803-81. (Weitere Infos unter www.suedbadenbus.de)



Fast alle Regionalzüge haben ein Abteil, das Platz für Fahrräder, aber auch für Kinderwagen und Rollstühle bietet (Foto: ZRF)



Rücksichtsvoll und mit Köpfchen fahren

Tipps zum reibungslosen Miteinander im Straßenverkehr

Rund 4800 Verkehrsunfälle haben sich im Jahr 2004 in der Stadt Freiburg ereignet, darunter immerhin 570 mit Beteiligung von Radlern. Das sind 11 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Woche! Dennoch stimmt die landläufige Meinung, Radfahren in der Stadt sei ein gefährliches Unternehmen, so pauschal sicherlich nicht, denn nur 12 Prozent der Verkehrsunfälle geschehen mit Fahrradbeteiligung. Klar ist aber auch: Die Zahl der Fahrradunfälle ist zu hoch, zumal schon beim kleinsten Crash Verletzungen die Regel sind, denn Radler haben nun mal weder Stoßstange

noch Airbag. Neben Unfällen zwischen Radlern und Autos tragen auch Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern sowie zunehmend zwischen zwei Radlern einen wesentlichen Anteil am Unfallgeschehen bei. Insgesamt liegt bei etwa der Hälfte der Unfälle die Hauptverantwortung bei den Radfahrern.

Als Hauptunfallursache gibt die Polizeidirektion Freiburg überhöhte Geschwindigkeit bei Radfahrern an. Andere Gründe, wie fehlender Abstand, Geisterfahrten entgegen der Fahrrichtung oder Alkohol, treten demgegenüber stark zurück. Warum das so ist, liegt auf der Hand: Viele Radfahrer und

Radfahrerinnen sind heute durchweg sportlicher und besser trainiert als noch vor einem Jahrzehnt, und auch leichtere und bessere Räder erlauben höhere Geschwindigkeiten.

Die Frage, ob es vielleicht besonders gefährliche Bereiche in der Stadt gibt, die für die Unfälle verantwortlich sind, verneint Wolfgang Hepting, in der Polizeidirektion für den Verkehrsbe- reich zuständig. Unfallschwerpunkte gebe es in Freiburg nicht, auch wenn in der Infrastruktur noch Verbesserungen möglich sind. Die Ursache vieler, auch tragischer Unfälle liegt hauptsächlich im falschen Verhalten der Radler und

der anderen Verkehrsteilnehmer selbst.

In einen Unfall verwickelt zu sein, ist für alle Beteiligten – ob als „Verursacher“ oder als „Opfer“ – eine schwere Belastung, vor allem dann, wenn dabei Menschen verletzt werden. Es muss deshalb, unabhängig von der „Schuldfrage“, im eigenen Interesse liegen, Unfälle durch umsichtiges Verhalten zu vermeiden. Und das heißt in erster Linie: Rücksichtsvoll und mit Köpfchen fahren, die Fehler der anderen mitdenken, mehr Gelassenheit und vielleicht auch weniger forsches Durchsetzen der vermeintlichen eigenen Rechte!

Tipps für Kraftfahrer

Abstand halten

Beim Überholen muss ein Mindestabstand von eininhalb Metern eingehalten werden. Denken Sie auch daran, dass Radfahrer bei größerem Tempo wegen des Fahrtwindes ein Auto nicht hören können und bei zu engem Überholen erschrecken können.

Vorsicht beim Aussteigen

Immer vor dem Öffnen der Wagentür in den Rückspiegel schauen, ob ein Rad kommt. Das gilt natürlich auch für den Beifahrer.

Lieber zweimal gucken

Die meisten von Autofahrern verursachten Unfälle mit Radfahrern ereignen sich beim Abbiegen. Deshalb lieber zweimal in den Rückspiegel und über die Schulter schauen, ob nicht

doch ein Radfahrer naht. Kreuzen Sie einen Radweg, denken Sie daran, dass Radler auch aus der „falschen“ Richtung kommen können.

Freundlichkeit ist Trumpf

Nehmen Sie Rücksicht auf Kinder oder Senioren, die sich im Verkehr besonders unsicher fühlen. Fahren Sie langsam und halten Sie einen besonders großen Sicherheitsabstand ein.

Rechts vorbei erlaubt

Seit einigen Jahren dürfen Radler an vor einer Ampel wartenden Fahrzeugen rechts vorbeifahren. Halten Sie also Abstand vom Bordstein und vergewissern Sie sich, dass beim Abbiegen niemand zu Schaden kommt. Und: Bitte halten Sie Fahrradfurten an Kreuzungen und Einmündungen frei!



Die meisten Unfälle mit Radlerbeteiligung ereignen sich an Kreuzungen. Deshalb ist hier besondere Vorsicht geboten, damit alle Verkehrsteilnehmer heil aneinander vorbeikommen (Foto: R. Buhl)

Tipps für Radler

Vorschriften beachten

Radler sind gut für die Stadt und die Umwelt. Aber aus der vermeintlich moralischen Überlegenheit den Schluss zu ziehen, man müsse sich deshalb an keine Regeln halten, ist ein grober Fehler. Die Verkehrsvorschriften zu missachten, ist eher ein Zeichen von Fahrlässigkeit und nicht von Coolness. Dazu gehört auch, das Rad in einem verkehrstauglichen Zustand zu halten und vor allem für eine ordentliche Beleuchtung zu sorgen. Nutzen Sie die Radwege nur in der erlaubten Fahrtrichtung. Radwege, die in beiden Richtungen befahren werden dürfen, sind besonders gekennzeichnet.

Kein Sprinter-Ehrgeiz

Hauptunfallursache in Freiburg ist überhöhte Geschwindigkeit der Radfahrer. Deshalb gilt: Auch wenn das Velo oder die Muskeln ein höheres Tempo ermöglichen, die Geschwindigkeit immer den Verhältnissen anpassen. Fürs richtige „Haizen“ gibt es außerhalb der Stadt wenig befahrene Nebenstraßen, und der Puls lässt sich am besten auf Bergstrecken nach oben jagen.

Selbstbewusstsein zeigen

Viele Radler schleichen ängstlich dicht am Bordstein entlang und animieren damit Autofahrer zu riskanten Überholmanövern. Besser ist es, selbstbewusst und mit ausreichendem Abstand zum Bordstein zu fahren. Die eigene Sicherheit sollte immer Vorrang haben! Und für die Autofahrer ergibt sich sicher nach kurzer Zeit eine ungefährliche Überholmöglichkeit.

Rücksicht auf Fußgänger

Bitte nur mit Abstand, der notwendigen Rücksicht und mit Schrittgeschwindigkeit an Fußgängern vorbeifahren, vor allem auf Wegen, die sich Radler und Fußgänger teilen.

Radeln Sie in der Fußgängerzone nur dort, wo es ausdrücklich erlaubt ist, und auch dann nur mit Schrittgeschwindigkeit. In der Kaiser-Joseph-Straße ist das Radfahren erst ab einer halben Stunde nach Geschäftschluss erlaubt. Sonst ist dort, wie auch in den

anderen Bereichen der Fußgängerzone, Schieben angesagt.

Vorsicht, toter Winkel

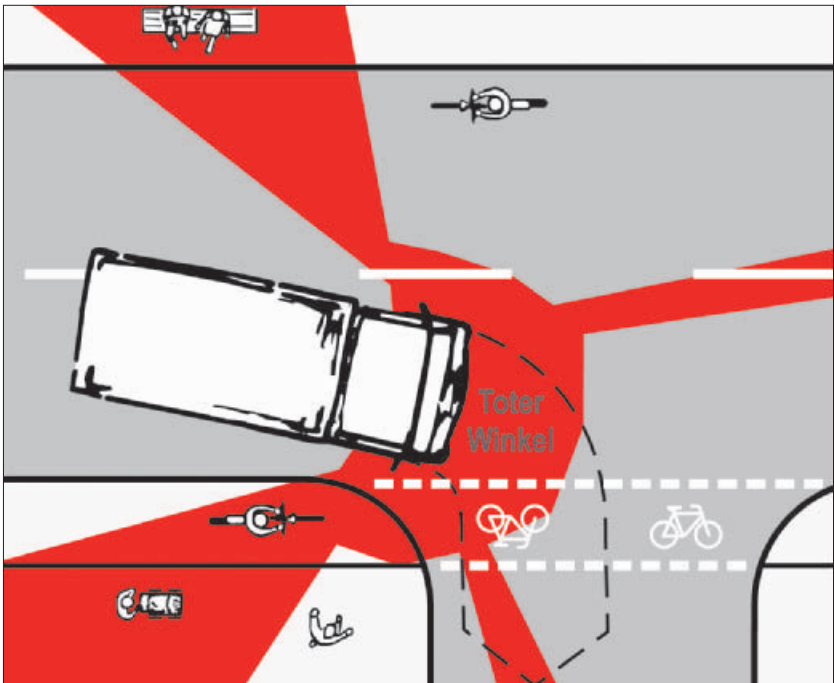
Kreuzungen sowie Ein- und Ausfahrten sind Unfallschwerpunkte. Achten Sie auf abbiegende Fahrzeuge und nehmen Sie wenn möglich mit dem Fahrer Blickkontakt auf. Vor allem neben Lkws ist große Vorsicht geboten. Beim Abbiegen der „Brummis“ verschwindet ein nebenstehender Radfahrer komplett im toten Winkel, was zu schlimmen Unfällen führen kann. Auch direkt vor dem Lkw ist ein Radfahrer für den Fahrer nicht sichtbar. Deshalb an Ampeln am besten hinter dem Schwergewicht warten.

Clever parken

Ein Vorteil des Rads ist, dass es überall kostenlos abgestellt werden kann. Aber, keine Regel ohne Ausnahme! Die enge historische Altstadt erlaubt es nicht, dass jeder überall sein Stahlross abstellt und damit Fußgänger oder Stadtbahnen behindert. Deshalb am besten einen der fast 6000 Fahrradabstellplätze in der Innenstadt nutzen und die restlichen



Daneben! „Wild“ abgestellte Räder blockieren Stadtbahnen und Fußgänger (Foto: R. Buhl)



Lkws haben mehrere gefährlich große „tote Winkel“, in dem Radfahrer leicht verschwinden können. Deshalb sollte man auf Nummer Sicher gehen und deutlich vor oder hinter dem Lkw bleiben (Tiefbauamt)

Meter zum Ziel per Pedes zurücklegen. Aber auch außerhalb der Fußgängerzone sollten Radler ihr Gefährt auf Wegen und Plätzen, die für Fußgänger gedacht sind, nur schiebend fortbewegen.

Wanderwege meiden

Spaziergänger suchen im Wald Ruhe und Entspannung und rechnen nicht mit Mountainbikern oder anderen Radfahrern. Deshalb ist rücksichtsvolles Fahren oberstes Gebot. Kreischende Bremsen und blockierende Reifen sind nicht die geeigneten Mittel, um auf sich aufmerksam zu machen. Stattdessen sollte der Biker und die Bikerin schon in größerer Entfernung klingeln, den Fußgängern Zeit lassen, eine Durchfahrt frei zu machen, und langsam an diesen vorbeifahren. Wanderwege sollten – vor allem an Wochenenden – nicht befahren werden. Ohnehin erlaubt das Waldgesetz das Radeln im Wald nur auf Wegen ab einer Breite von zwei Metern. In manchen Naturschutzgebieten, wie etwa am Feldberg, liegt die Minimalbreite sogar bei drei Metern.

Tipps und Adressen

Infos und Adressen

„Verkehr“ im Internet

Auf den städtischen Internetseiten finden sich unter www.freiburg.de/verkehr viele Informationen über Fahrradrouten in Freiburg und Umgebung, Bike + Ride Plätze, Fahrradverkehr in der Fußgängerzone, Fahrradmitnahme im ÖPNV, die Fahrradstation „mobile“ sowie Radfahren in Einbahnstraßen.

Tiefbauamt

Das städtische Tiefbauamt ist für die Radverkehrsplanung sowie den Bau und die Unterhaltung von Radwegen, Radfahrstreifen- und Radabstellplätzen zuständig.

Bei Fragen oder Anregungen helfen die städtischen Fahrradbeauftragten gerne weiter:

□ **Hendrik Schmitt / Bernhard Gutzmer** (Radverkehrsplanung), Tel. 201-4650 / 201-4648, **Artur Wiestler** (bauliche Instandhaltung), Tel. 201-4730, 79106 Freiburg, Fehrenbachallee 12.

Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Freiburg (ASF)

Für die Reinigung und den Winterdienst auf Radwegen ist die ASF zuständig. □ Tel. 76707-61

„mobile“ – Mobilitätszentrale und Fahrradstation

Das „mobile“, die Fahrradstation und Mobilitätszentrale am Freiburger Hauptbahnhof, bietet unter anderem ein Parkdeck mit Platz für 1000 Fahrräder, einen Fahrradverleih, die Vermietung von Fahrradboxen, eine Mobilitätszentrale mit verschiedenen Dienstleistungen und Informationen rund ums Radfahren, Bahnfahren und CarSharing, einen Fahrradhandel und ein Café. Hier ist auch der Regionalverband Südlischer Oberrhein des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und der Kreisverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) untergebracht. □ **Wentzinger Straße 15, 79106 Freiburg**, Tel. 2927-600, www.mobile-freiburg.com

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Interessenvertretung auf Bundes-, Landes- und regionaler Ebene für FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Bus- und BahnbenutzerInnen sowie umweltbewusste AutofahrerInnen. Er bietet seinen Mitgliedern einen umfassenden Service durch Informationsangebote zum umweltschonenden Verkehr (Mobilitätsberatung) und durch Versicherungsleistungen vom Schutzbrief für Rad-, Bahn- und Autoreise bis zur ersten ökologischen Kfz-Versicherung. □ www.vcd.org/freiburg

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Interessenvertretung für Radfahrer, Informationen und Tipps rund ums Rad, umfangreiches Radtourenprogramm, Fahrradcodierung zum Schutz vor Diebstahl. □ www.adfc-bw.de/freiburg

Fahrradversteigerungen

Gestohlene Fahrräder werden oft irgendwo liegen gelassen und bei der Polizei oder beim Fundbüro abgegeben. Diese Räder, jährlich 400 bis 500 Stück, werden alle zwei Monate vom Amt für öffentliche Ordnung versteigert, wenn sich der Eigentümer nicht meldet. Die Termine werden als Bekanntmachung im Amtsblatt veröffentlicht oder können unter Tel. 201-4815 erfragt werden.

Fundfahrradkeller

Wer sein Rad vermisst, sollte nicht nur bei der Polizei Anzeige erstatten, sondern sich auch im städtischen Fundfahrradkeller umsehen. Falls sich das vermisste Rad dort findet und das Eigentum durch Kaufquittung, passenden Schlüssel oder Fotos belegt werden kann, bekommt man das Rad dort ausgehändigt. □ **Fundfahrradkeller, Kaiserstuhlstraße 15**, Tel. 50 06 32 oder 201-49 46, Öffnungszeiten: Mi 8–12.15 und 14–16.45 Uhr

Radkarten

Radwandern im Südschwarzwald

Das Set mit zwei Karten für die Stadt Freiburg und den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald sowie die Einzelkarte für den Landkreis Emmendingen (1:50 000) zeigen Radwanderwege und viele radtaugliche Strecken (Steigungsangaben) sowie die touristische Infrastruktur. (9,90 / 6,60 Euro)

Freizeitkarte 505

Die Karte der Region zwischen Elztal, Freiburg, Kaiserstuhl und Feldberg (1:50 000) zeigt die Hauptradwanderwege sowie die Wanderwege des Schwarzwaldvereins und die touristische Infrastruktur. (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. (5 Euro)

Auf dem Mountainbike durchs Dreisamtal Die Karte (1:30 000) zeigt Mountainbike-Routen verschiedener Schwierigkeitsgrade zwischen Freiburg und dem Feldberg sowie andere ausgeschilderte Radrouten. (4,90 Euro)

Radwandern / Freizeitkarte Tuniberg Radkarte (1:25 000) für den westlichen Stadtbereich. (1,50 Euro)

Freiburg und Umgebung

Die ADFC-Regionalkarte (1:75 000) enthält beschilderte Radrouten und gibt Empfehlungen für Radfahrer zum übrigen Straßennetz. (6,80 Euro)

Deutsche Radtourenkarte

Südschwarzwald/Kaiserstuhl

Die vom Bund Deutscher Radfahrer herausgegebene Karte (1:100 000) enthält Radrouten mit Steigungen sowie eine Straßenklassifizierung. (7,90 Euro)

Radwegekarte Baden-Württemberg

Das Blatt „Südlicher Schwarzwald“ (1:100 000) zeigt die Region zwischen Elztal und Hochrhein mit dem Radweggrundnetz. (6,90 Euro)

Alle Karten sind im örtlichen Buchhandel erhältlich.

AMTSBLATT

Redaktion:

Eberhard Heusel, Jürgen Smola, Gerd Süßbier
Presse- und Öffentlichkeitsreferat
Rathausplatz 2–4, 79098 Freiburg
Telefon 07 61/201-1340, Fax -1399
E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

Verantwortlich: Walter Preker

Anzeigen und Verlag:

Freiburger Stadtkurier
Verlagsgesellschaft mbH
Bismarckallee 8, 79098 Freiburg
Telefon 07 61/20 71 90

Herstellung:

Freiburger Druck GmbH & Co. KG

Erscheinungsweise:

zweiwöchentlich jeweils samstags

Verteilung:

Haushaltsdeckend. Die aktuelle Ausgabe liegt außerdem an den Pforten der Rathäuser und in den Ortsverwaltungen aus.

Auflage: 104 000 Exemplare

Freiburg
IM BREISGAU

