

Kopenhagen – Konsequenzen für Freiburg

Als Dieter Seifried mir berichtete, wie es ihm in Kopenhagen erging, stellte sich unwillkürlich die Frage: Und wie ist das in FREIBURG?

Auch in Freiburg sind die Voraussetzungen für den Radverkehr gut: das Wetter freundlich, die Distanzen kurz, die Steigungen gering, die Bevölkerung umweltbewegt und beweglich. Zudem gibt es einen städtischen ‚Rad- und Fußverkehrsbeauftragten‘, eine ‚Scherbenhotline‘ und seit nunmehr 6 Jahren auch ein ‚Radverkehrskonzept Freiburg 2020‘. Damit sollen die Unfallzahlen halbiert und der Radanteil auf „deutlich über 30%“ gesteigert werden. Neben einer Vielzahl kleinerer Maßnahmen sind zwei sogenannte Rad-Vorrang-Routen entstanden, die eine möglichst kreuzungsfreie Querung der Stadt in den Haupt-Himmelsrichtungen ermöglichen sollen. Im Zuge umfangreicher Verkehrsprojekte, wie der neuen Stadtbahnlinie, wurden auch Radstreifen verbreitert, eine Fahrradstraße eingerichtet und Fahrradbügel zum geordneten Abstellen montiert.

Eine Befragung von Freiburger Haushalten aus 2017 ergab, dass bereits 34 Prozent des Binnenverkehrs, d.h. der Wege, die in der Stadt beginnen und enden, mit dem Rad zurückgelegt werden. Beim bundesweiten ADFC-Fahrradklima-Test 2016 belegte Freiburg den 3. Gesamtrang hinter Münster und Karlsruhe.

Also alles im grünen Bereich in der „Green City“?

Mitnichten, denn der Platz auf Freiburgs Verkehrswegen wird immer knapper:

In den Jahren 2005-15 wuchs Freiburgs Einwohnerzahl um über 7 %, was allein im Binnenverkehr mehr als 15.000 zusätzliche Verkehrsteilnehmer/-innen bedeutet. Der durch den Boom von SUVs und Geländewagen beschleunigte Trend zu immer breiteren Autos vermindert den Seitenabstand und gefährdet Radfahrende beim Überholtwerden. Eine explosionsartig wachsende Armada von Paketdienst- und Lieferservice-Fahrzeugen versperrt immer häufiger den vermeintlich sicheren Fahrradstreifen am Straßenrand - selbstverständlich „nur für ganz kurz“. Was bleibt, sind die baulich vom Autoverkehr getrennten Radwege, wie z.B. entlang des Dreisam-Ufers. Doch auch diese halten dem erhöhten Radverkehrsaufkommen nicht stand: Fahrradanhänger und die steigende Zahl von Lastenräder benötigen für ein sicheres Vorankommen ebenso mehr Fahrbahnbreite, wie die vor allem dank E-Bikes neu oder wieder aufs Rad steigenden Verkehrsteilnehmenden.

Darüber hinaus weist das Schwarzbuch des Freiburger Verkehrsforums viele Gefahrenstellen und riskante Routenverläufe auf, die dringend der Entschärfung harren.

Was also tun in einer Stadt wie Freiburg?

Zunehmend verstopfte Verkehrswege, noch immer zu hohe Unfallzahlen, Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Klimawandel erfordern auch im beschaulichen Freiburg eine umwelt- und vor allem menschenverträgliche Verkehrswende. Erklärtes Ziel der Stadtverwaltung ist es, für einen weiterhin ungebremsten Anstieg der Einwohnerzahl, Acker- in Bauland umzuwandeln. Allein durch den neuen Stadtteil Dietenbach würden rund 15.000 zusätzliche Verkehrsteilnehmende auf die Stadt zu rollen. Um einem vollständigen Verkehrsinfarkt zu entgehen und neben dem vielgepriesenen „bezahlbaren Wohnen“ auch bezahlbare Mobilität zu ermöglichen, bedarf es erheblich effizienterer Verkehrsgestaltung. Der Pkw-Verkehr benötigt mit Abstand die größten Flächen, der Fuß- und Radverkehr gilt neben einem gut ausgelasteten ÖPNV am flächeneffizientesten. Mehrspurige Straßen und Parkplätz am Straßenrand sind in Radweg umzuwandeln.

Wo der Platz oder die Haushaltsmittel für den Bau hinreichend breiter und dadurch sicherer Radwege fehlen, gilt es, Radfahrenden im Sinne einer Fahrradstraße uneingeschränkten Vorrang einzuräumen. Wie z.B. auf dem neu gestalteten Rotteckring wird dabei die gesamte Fahrbahn für den Radverkehr frei gegeben und der verbleibende Kraftverkehr auf maximal 30 km/h begrenzt.

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik erfordert Mut, denn sie ist nicht möglich, ohne dem Autoverkehr etwas wegzunehmen. Doch das Beispiel Kopenhagen zeigt, dass sich die Menschen überzeugen lassen, wenn das Ergebnis ein schnelles, sicheres, zuverlässiges und auch kostengünstiges Fortkommen in der Stadt ist. Kopenhagen hat seit Beginn der Fahrradoffensive rund 280 Mio. Euro in

Fahrradwege investiert. 280 Mio. Euro klingen mächtig, entspricht aber dem Betrag, der für eine drei Kilometer lange Umgehungsstraße im Norden Kopenhagens investiert werden musste.

Im Freiburger Haushaltsplan 2017/2018 waren hingegen für den Ausbau des Radverkehrs jährlich nur eine halbe Million Euro vorgesehen. Bedauerlich, zumal das Fahrrad aus gesamtwirtschaftlicher Sicht mit Abstand das kostengünstigste Verkehrsmittel ist.

Die vom Kopenhagener Gemeinderat verabschiedete Fahrradstrategie für den Zeitraum 2011-2025 hat zum Ziel, Kopenhagen zur weltbesten Fahrradstadt zu machen. Wie wär's, wenn wir Freiburger den Wettbewerb aufnehmen und mit *'Freiburgizing'* demonstrieren, dass die Fahrrad-Verkehrswende auch in einer baulich engeren Stadt funktioniert?

Roman Ritter