



Entschärfung der Gefahrenzonen

In den vergangenen Monaten kam es in Freiburg zu mehreren schweren Unfällen, bei denen Fahrradfahrer:innen schwer verletzt oder getötet wurden. Wie sicher ist die mehrfach ausgezeichnete Fahrradstadt für Radler:innen? Von Dietrich Roeschmann.

Es war Montagabend, 22. Juni, gegen 19 Uhr. Der Verkehr auf der Heinrich-von-Stephan-Straße hatte schon nachgelassen, als Ute Becker mit dem Fahrrad auf dem Weg Richtung Hauptbahnhof unterwegs war. Bevor sie die Freiaustraße queren konnte, wurde sie von einem LKW erfasst. Der Fahrer hatte sie einfach übersehen, als er mit seinem Sattelschlepper auf der Rechtsabbiegerspur zur B31 den Fahrradweg kreuzte. Ute wurde schwer verletzt und starb noch an der Unfallstelle. Ihr Tod war für viele ein Schock - auch für viele Menschen in der FABRIK. Lange Jahre gehörte sie hier zum Team von AMICA, war im Verein „eine der steten Tropfen im Friedensprozess“ in Bosnien-Herzegovina und Tschetschenien, wie es im Nachruf hieß. Später arbeitete sie bei IN VIA, dem Katholischen Verband der Mädchen- und Frauen Sozialarbeit der Erzdiözese Freiburg, und übernahm im Januar 2020 die Geschäftsführung von EPCAT e.V., wo sie sich für den Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung einsetzte.

Seit ein paar Wochen steht angekettet am Laternenpfahl auf dem Grünstreifen in der Mitte der Freiaustraße ein weiß getünchtes Ghost Bike, das an ihren Unfalltod gemahnt. Aufgestellt wurde es von Freiburger Aktivist:innen der Critical Mass Bewegung, die seit 2012 jeden Freitagabend für eine autoarme Stadt demonstrieren und für die entschiedene Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in

Freiburg, das mehrfach als fahrradfreundliche Stadt ausgezeichnet wurde. Es ist nicht das erste Ghost Bike, das an der Einbiegung zur Schnewlinbrücke steht. Bereits vor vier Jahren war dort eine junge Frau von einem 40-Tonner überrollt worden und gestorben. Immer wieder war es hier zuvor und ist es seither zu gefährlichen oder lebensgefährlichen Kollisionen zwischen LKWs und Radler:innen gekommen. 2016 untersuchten Stadtplaner:innen vom zuständigen Garten- und Tiefbauamt deshalb die Verkehrsführung an der Unfallstelle, konnten wie die Polizei aber keine Mängel feststellen. Auch vier Jahre später kamen sie zu keinem anderen Ergebnis. Die Situation sei nicht unübersichtlich, der Radweg für Autofahrer:innen gut erkennbar und breiter als vorgeschrieben, so dass Fahrräder einander auch überholen können, ohne auf die Straße ausweichen zu müssen. Die Gefahr gehe hier vermutlich eher vom Fehlverhalten der Personen am LKW-Steuer aus.

Das mag sein, sagt auch Fabian Kern, Geschäftsführer des VCD Südbaden und Mitinitiator des Freiburger Fuß- und Radentscheids. Nur bedeute das nicht, dass alles gut sei. Im Gegenteil. „Gerade weil es hier immer wieder zu schweren Unfällen kommt, obwohl alle gesetzlichen Regelungen eingehalten werden, muss man fragen, ob diese Regeln ausreichen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu gewährleisten.“

2013 wurde in Freiburg das Radverkehrskonzept 2020 verabschiedet. Vorrangiges Ziel war neben der Steigerung des Radverkehrs die deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fahrradfahrende in Freiburg. „Davon sind wir heute leider noch weit entfernt“, sagt Kern am Telefon, und schickt zum Beleg gleich eine Statistik hinterher. Waren 2013 in Freiburg 512 Radler:innen in Unfälle verwickelt, stieg diese Zahl 2019 auf 677 an und allein im ersten Halbjahr 2020 auf 399 – Freiburg führt die baden-württembergische Fahrradunfallstatistik damit weit vor größeren Städten wie Karlsruhe und Stuttgart an. Die Gründe dafür sind vielfältig. „Zum einen ist das dem höheren Radverkehrsaufkommen in der Stadt geschuldet“, sagt Kern, „doch es hat auch damit zu tun, wie wir Infrastruktur planen“. Die Verkehrssituation an der Schnewlinbrücke sei in Freiburg keineswegs einmalig, sondern eher typisch: Rechts abbiegende Fahrzeuge werden auf einer eigenen Spur gesammelt, müssen dafür aber immer zunächst den geradeaus fahrenden Radverkehr kreuzen. Obwohl die Gefahren dieser Verkehrsführung bekannt sind, werden trotzdem weiterhin solche Straßen mit freilaufender Rechtsabbiegespur und Radweg in Mittellage gebaut, da sie eine hohe Verkehrskapazität ermöglichen. Nach dem tödlichen Unfall im Juni sind an der Schnewlinbrücke nun jedoch Umbaumaßnahmen geplant. Künftig wird der Radweg voraussichtlich rechts verlaufen und eine eigene Ampel bekommen, so dass sich KFZ- und Radverkehr nicht mehr in die Quere kommen.

Wenn es nach Fabian Kern ginge, sind solche Maßnahmen auch an anderen, für Fahrradfahrer:innen besonders unfallträchtigen Stellen in Freiburg dringend notwendig. Im Sommer hatte die Initiative Fuß-Rad-Entscheid die Geografen Rafael Hologa und Nils Riach zu einem Videovortrag über die Gefahren in Freiburgs Radverkehr eingeladen. Für ihre Studie hatten die beiden Wissenschaftler eine Gruppe von Studierenden durch die Stadt radeln lassen und ihre subjektiven Wahrnehmungen der Verkehrssicherheit erfasst. Die Resultate glichen sie mit den Daten des Freiburger Unfallatlas ab und erstellten eine Karte, auf der nun zahlreiche neuralgische Punkte rot markiert sind. Zu den Gefahren-Hotspots gehören neben den Rechtsabieger-Situationen an den Zubringerauffahrten auch Kreuzungen wie vor der UB, wo der KFZ-Verkehr den zur Fahrradstraße umgewidmeten Rotteckring kreuzt und dabei oft die Vorfahrt für Radfahrer:innen übersieht. Auch die Doppelkreuzung nahe der FABRIK samt Straßenbahnhaltestelle und ohne Fahrradspur zwischen den Einmündungen von Stefan-Meier-, Händel- und Okenstraße wird als dringend optimierungsbedürftig empfunden.

Die Kampagne des Freiburger Fuß- und Radentscheids, die seit Mitte 2019 für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring wirbt sowie für mehr Sicherheit, Klimaschutz und eine höhere Aufenthaltsqualität in der Stadt – etwa durch die jährliche Reduktion der KFZ-Verkehrsfläche um 3000 Quadratmeter bis 2025 und die Verbreiterung vieler Radwege –, hat die Notwendigkeit einer Verkehrswende auch in der Fahrradstadt Freiburg erfolgreich

in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Grundsätzlich stehen auch der Freiburger Gemeinderat und die Stadtverwaltung hinter den Forderungen der Initiative Fuß- und Radentscheid, die Baubürgermeister Martin Haag Ende Oktober 42.000 Unterschriften für ihre Bürgerbegehren überreichte. Um aber durch einen möglichen Entscheid zugunsten der Initiative nicht auf deren 9-Punkte-Plan verpflichtet zu werden, hat die Verwaltung bereits reagiert und Ende November als Kompromissvorschlag ein Maßnahmenkatalog vorgelegt, der wichtige Forderungen des Fuß- und Radentscheids berücksichtigt – darunter auch konkrete Projekte wie die Gefahrenentschärfung der Radwegführung an der Schnewlinbrücke. Vieles davon steht allerdings unter Vorbehalt der Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Ob es am Ende zum Bürgerentscheid kommen wird, hängt davon ab, wie weit die Stadt der Initiative entgegenkommt – eine Entscheidung darüber steht Anfang Dezember im Gemeinderat an.

Um eine deutliche Verbesserung der Radverkehrssicherheit geht es auch der 2007 gegründeten bundesweiten Kampagne „Vision Zero“, die unter anderem vom VCD und den Freiburger Grünen unterstützt wird. Das Ziel: „Keiner kommt um, alle kommen an“. Um das zu erreichen, geht es nicht allein darum, Autoverkehr zu reduzieren, sondern auch um die technische Abrüstung der Verkehrsmittel und um ein Umdenken bei der Entwicklung neuer und der Anpassung bestehender Infrastruktur. „Der Mensch macht Fehler“, heißt es im Masterplan „Vision Zero“ des VCD. „Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie verzeihen“. Für Fabian Kern ist klar, was daraus folgt. Maßstab jeder Verkehrsplanung müsse die Unversehrtheit der Menschen sein. „Die Stadt Freiburg ist da nicht untätig“, sagt er. Nach einem gemeinsamen Antrag der Grünen, Eine Stadt für alle und JUPI im Gemeinderat im Juli 2020 prüft die Stadtverwaltung derzeit etwa, in welchen Kreuzungsbereichen in Wohngebieten KFZ-Parkplätze durch Fahrradständer ersetzt werden können, um die Sicht zu verbessern. Das sei eine wichtige Maßnahme, sagt Kern. „Noch wichtiger aber ist es, in Gefahrenbereichen sicherzustellen, dass die Menschen langsam fahren und dadurch die Möglichkeit haben, schnell abzubremsen“. Gute Erfahrungen bei der Vermeidung schwerer Unfälle hätten die Niederlande mit der erzwungenen Geschwindigkeitsreduktion durch das Aufsokkeln von Kreuzungsbereichen gemacht. „Solche Schwellen nötigen alle Verkehrsteilnehmer:innen zum Abbremsen und zu erhöhter Aufmerksamkeit“, sagt Fabian Kern – nicht zu vergessen, dass Fußgänger:innen dadurch barrierefrei die Straße überqueren könnten. In vielen Bereichen der Wiehre und Herderns ließen sich auf diese Weise die Unfallgefahren für alle deutlich reduzieren. Es ist höchste Zeit, solche Maßnahmen eingehend zu prüfen und wo möglich zeitnah umzusetzen. Vor wenigen Wochen erst kollidierte morgens ein Fahrradfahrer in der Wiehre an der Kreuzung Zasiusstraße, Ecke Bürgerwehrstraße ungebremst mit einem von links kommenden Auto, das ihm die Vorfahrt genommen hatte. Der 43-jährige Fahrradfahrer überlebte seine schweren Verletzungen nicht.



www.bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/suedbaden
www.fr-entscheid.de