14. Juli 2020

**Fuß- und Radverkehr mit Sicherheitsabstand**

**(Drucksache G-20/148)**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

sehr geehrte Damen und Herren!

Im Verkehrsbereich wurden bisher die geringsten Fortschritte bezüglich Dekarbonisierung gemacht. Um den Klimawandel aufzuhalten, braucht es daher dringend eine Abkehr vom bisherigen Mobilitätsverhalten. Insofern ist dieser interfraktionelle Antrag gut und richtig. Denn nur wenn die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern erhöht wird, können noch mehr Menschen weg vom Auto hin zu diesen alternativen Fortbewegungsarten ermuntert werden.

Insofern begrüße ich die hier in der Vorlage vorgesehenen ersten Maßnahmen wie das Zurückdrängen des Autoverkehrs in den Verbindungsstraßen zwischen Schnewlinstraße und Greiffeneggring, also in der Belfort-, Rempart- und Wallstraße. Ebenso ist die Verbannung des Autoverkehrs vom westlichen Ende der Wiwilli-Brücke ein gutes Mittel, um die Sicherheit der Radfahrer, die dieses Nadelöhr passieren, zu erhöhen.

Nicht erwähnt wurde in der Vorlage die durchgängige Führung des Radschnellweges FR2. Er ist eine wichtige Verbindung nach Gundelfingen und Denzlingen entlang der Güterbahnlinie. Ihm fehlen aber noch große Teilabschnitte zwischen der Breisacher Straße und dem Pumptrack in Zähringen. Sie sollten ebenfalls möglichst zeitnah ausgebaut werden.

Ich erinnere aber auch an die alles andere als gelungene Radwegeführung beim Neubaugebiet Obergrün, wo der bisherige gerade verlaufende Radweg nun um das Baugebiet herumgeführt und sogar mit einem gefährlichen 90°-Winkel versehen werden soll. Diese Planung widerspricht dem Ziel dieser Vorlage hier diametral.

Es ist erfreulich, dass auch daran gedacht wird, Verbesserungen vor allem im östlichen Bereich des Schlossbergrings umzusetzen. Das Radfahren auf dem schmalen Weg entlang der hohen Beton-Stützmauer des Schloßbergs auf der einen und einer viel zu hohen Bordsteinkante zu den beiden Fahrspuren hin auf der anderen Seite, bringt vor allem ungeübte Radfahrer ins Schwitzen. Es ist erstaunlich, dass hier kein ausgewiesener Unfallschwerpunkt ist. Wegen des hohen Bordsteins ist bei diesem stark frequentierten Radweg kein Überholen möglich, was immer wieder zu Konflikten zwischen Langsam- und Schnellfahrern führt.

Dieser unsägliche Radweg war Teil eines Umbaus der gesamten Innenstadt in den 1960er und -70er Jahren. Dabei wurden die kleinstädtischen Straßen um die Innenstadt herum zu einem gigantischen Ringsystem verbreitert, dem auch viele stadtbildprägende Gebäude zum Opfer fielen. Die Lebensqualität der Stadtbewohner wurde rücksichtslos dem Goldenen Kalb Auto unterworfen. Schon als Kind – wir hatten in der Innenstadt gewohnt – war ich entsetzt, dass in der vom Krieg zerstörten Innenstadt nun auch noch vom Krieg nicht beeinträchtigte Gebäude dem ungezügelten Autoverkehr weichen mussten. Was wir in den letzten Jahren beschlossen hatten, wie beispielsweise den Umbau des Rotteck-, des Friedrichrings und des Siegesdenkmals hin zu Bereichen mit mehr Lebensqualität, und in den kommenden Jahren weiterhin beschließen werden, ist nichts anderes als mühsam das zu reparieren, was der Gemeinderat damals verbrochen hat.