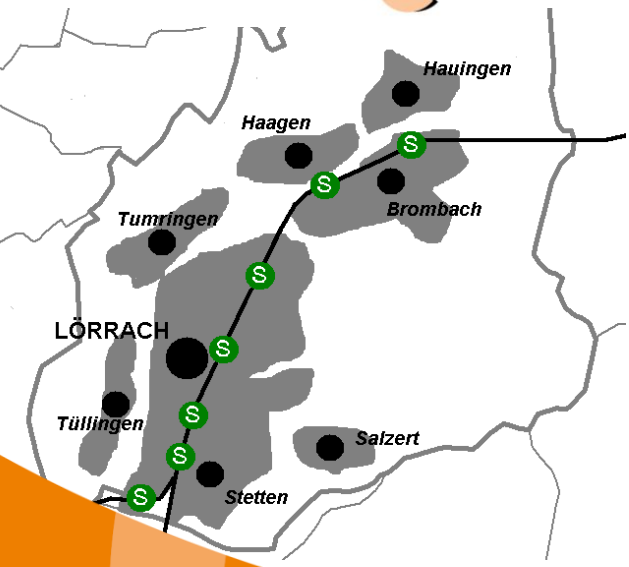
Anzeige

ORION Bausysteme GmbH

velotraum
www.velotraum.de



Radverkehr vor Ort

Lörrach

adfc
Baden-Württemberg

In dieser Reihe „Radverkehr vor Ort“ werden Broschüren für alle Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) erscheinen. Die Hefte sind im Internet unter www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort herunterzuladen.

Der Inhalt der Broschüre stellt eine subjektive Bestandsaufnahme dar, die mit Beispielen erklärt ist. Die Reihe „Radverkehr vor Ort“ wendet sich an politische Entscheidungsträger, Verkehrsplaner und interessierte Radfahrer. Es werden die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur der jeweiligen Kommune dargestellt. Der ADFC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da unterschiedliche Radfahrer an der Bewertung beteiligt waren.

Autoren: Gudrun und Frank Zühlke
Fotos und Grafik: Soweit nicht anders angegeben: Zühlke / ADFC
Nachdruck mit Genehmigung erlaubt

Verkehrspolitik im ADFC

Mehr Radverkehr nutzt allen – sowohl den Radfahrern selbst als auch den anderen Menschen in unseren Städten und Gemeinden.

- Rad fahren ist gesund, da es die Gefahr von Herz- und Kreislauferkrankungen reduziert. Damit wird nebenbei die Problematik der steigenden Gesundheitskosten abgemildert.
- Rad fahren verursacht weder Lärm noch Abgase, was nicht zuletzt den vom Verkehr geplagten Anwohnern nutzt.
- Wer Rad fährt, geht zum Einkaufen nicht auf die „Grüne Wiese“, sondern nutzt die Möglichkeiten der näheren Umgebung – was den Geschäften in den Zentren nutzt.
- Selbst die „verbleibenden“ Autofahrer wie Handwerker und Pflegedienste profitieren davon: Da die meisten Radfahrer die Nebenstraßen und -wege bevorzugen, sind die Hauptverkehrsstraßen weniger verstopft. Auch die Suche nach einem Parkplatz wird einfacher, wenn weniger Menschen das entsprechende Ziel per Kfz ansteuern.
- Nicht zuletzt: Rad fahren macht Spaß

Natürlich könnte vieles noch besser sein. Falls auch Sie der Meinung sind, dass unser Land fahrradfreundlicher werden muss, sind Sie bei uns - dem ADFC - genau richtig. Wir setzen uns dafür ein, dass mehr für den Radverkehr getan wird. Wir wollen, dass mehr Rad und weniger Auto gefahren wird, denn jede eingesparte Autofahrt ist ein Gewinn an Lebensqualität.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
Landesverband Baden-Württemberg
Landesgeschäftsstelle
Reinsburgstr. 97
70197 Stuttgart
Tel.: 0711 / 628 999
E-Mail: info@adfc-bw.de
Internet: www.adfc-bw.de

Der ADFC bedankt sich bei allen Sponsoren und Anzeigenkunden dafür, dass sie den Druck dieser Broschüre ermöglicht haben.

Call a bike DB
Kärcher
Orion Bausysteme
Paul Lange & Co OHG
Vaude
Velotraum

adfc Baden-Württemberg

Rad fahren macht Spaß. Rad fahren in Lörrach macht zum großen Teil Spaß, dort wo die Infrastruktur gut ist. Es ist noch einiges zu tun, bis die ganze Stadt wirklich fahrradfreundlich ist. Genau dazu hat sich Lörrach als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) verpflichtet. Vor allem im Bereich der Innenstadt wurde schon viel unternommen, das Rad fahren attraktiv zu machen.

Fahrradwegweisung in Lörrach

Die **Fußgängerzone** ist für Radfahrer frei, viele der **Einbahnstraßen** in der Innenstadt sind für Radfahrer in Gegenrichtung frei. Zudem gibt es in der Innenstadt verschiedene Möglichkeiten, sein Fahrrad abzustellen und sicher anzuschließen – es könnten aber durchaus noch mehr werden.

Die Fußgängerzone ist für Radfahrer frei, im Bild die Turmstraße

Die Teichstraße kann von Radfahrern in beide Richtungen genutzt werden

Hier kann das Fahrrad während des Einkaufs abgestellt und angeschlossen werden

Es gibt in der Lörracher Innenstadt noch einige **Einbahnstraßen**, die nicht für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben sind, so beispielsweise die Herrenstraße, die Riesstraße, die

Die Herrenstraße ist sehr breit, dennoch ist die Einbahnstraße nicht für Radfahrer in Gegenrichtung frei

Gugelmeierstraße und der südliche Teil der Spitalstraße. An der Grabenstraße ist zwischen Turmstraße und Senser Platz nicht die Fahrbahn, sondern der Gehweg für Radfahrer frei. Dies kann zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führen. Der Gehweg endet am Senser Platz, es fehlt die Weiterführung zur Spitalstraße.

Anstelle der Fahrbahn ist in der Grabenstraße der Gehweg für Radfahrer frei

In Lörrach gibt es schon lange die Einrichtung von **Schutzstreifen**. Es ist ein Teil der Fahrbahn, der mit einer gestrichelten Linie abgetrennt wird. Das heißt, im Normalfall ist der Streifen Radfahrern vorbehalten, im Ausnahmefall darf er aber auch von Kfz mitbenutzt werden, etwa um einem entgegen kommenden Lkw auszuweichen. Ein

Schutzstreifen in der Basler Straße

gutes Beispiel hierfür sind einige Abschnitte der Basler Straße. Einen Modellversuch der AGFK-BW gibt es in der Mühlestraße. Da der Platz nicht für einen Streifen je Richtung ausreicht, wurden hier alternierende Schutzstreifen eingerichtet. Damit soll den Kfz-Fahrern verdeutlicht werden, dass hier Radfahrer unterwegs sind.

Noch zu verbessern ist die Verbindung zwischen der Innenstadt und Tumringen. Teilweise gibt es Schutzstreifen, sonst nur Notlösungen wie „**Gehweg / Fahrrad frei**“. Dies sorgt für Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, außerdem sind die Radfahrer, die den Gehweg benutzen dann oft nicht im Blickfeld der Autofahrer, was zu Unfällen an Einmündungen und Grundstückszufahrten führen kann. An der **Bushaltestelle Fichtestraße** wird der für Radfahrer freigebene Gehweg stark eingeengt, an den dortigen Abzweigungen ist der Vorrang des Weges vor den Seitenstraßen nicht deutlich genug markiert. An der Arndtstraße hat der Weg sogar Nachrang. Hier sollte dringend eine andere Lösung gefunden werden, etwa ein

An der Bushaltestelle wird es eng: Gehweg / Fahrrad frei an der Tumringer Straße (Foto: W. Göckel, IG Velo)

durchgängiger Schutzstreifen oder

Fahrradstreifen. Einen großen Vorteil hat die Regelung „Gehweg / Fahrrad frei“ aber: Im Gegensatz zu Radwegen bzw. Geh- und Radwegen sind diese Wege nicht benutzungspflichtig, das heißt, die Radfahrer können auch die gewöhnliche Fahrbahn benutzen.

Hier haben die Radfahrer Nachrang gegenüber einer Seitenstraße (Foto: W. Göckel, IG Velo)

Um nach Tumringen zu gelangen, muss man die **Wiesentalstraße** queren. Dies wird den Radfahrern jedoch erschwert, indem zwei Rechtsabbiege-Fahrstreifen markiert wurden – wer auf der Fahrbahn geradeaus fahren will, muss sich auf die linke Spur

Eine Fahrradweiche wäre die richtige Lösung für diesen Knotenpunkt

Anzeige

einordnen. Hier sollte ein Fahrradstreifen so markiert werden, dass er rechts beginnend zur linken Spur führt. Rechtsabbieger müssten diese dann entsprechend vorsichtig queren. In Karlsruhe, Freiburg und etlichen anderen Städten gibt es solche Streifen über eine beginnende Rechtsabbiegespur bereits; sie werden auch „Fahrradweichen“ genannt.

In **Tumringen** ist die Route in den Ort hinein ebenfalls zu verbessern. Es gibt Gehwege, die für Radfahrer freigegeben sind, der Weg stadtauswärts endet dabei sehr früh, als „Ausleitung“ ist lediglich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn – zu wenig, insbesondere, da sich hier eine Schule befindet. Die Folge ist, dass viele Radfahrer verkehrswidrig den Gehweg gegenüber benutzen, welcher nur in der anderen Richtung für Radfahrer frei ist.

Ab hier ist der Gehweg nicht mehr für Radfahrer frei, es fehlt eine sichere Weiterführung auf der Fahrbahn

Gut gelöst an der Route von Tumringen in die Innenstadt ist der **Berliner Platz**. Hier gibt es in alle Richtungen einen Schutzstreifen für die Radfahrer.

Die Fahrradspuren am Berliner Platz

Die Route zwischen der Innenstadt und **Tüllingen** ist nicht zufriedenstellend. Vor allem die Querung der **Wiesentalstraße** ist für weniger geübte Radfahrer eine Herausforderung. Hier scheint ein Umbau des gesamten Knotens erforderlich zu sein. Auch der Streckenabschnitt zwischen der Wiesentalstraße und der Gugelmeierstraße ist nicht fahrradfreundlich. Hier ist bergauf ein Schutzstreifen erforderlich. Ähnliches gilt für die Dammstraße und für die Weiler Straße.

Für ungeübte Radfahrer schwierig: Der Knoten Teichstraße / Wiesentalstraße

Der Weg durch das **Wiesental** ist sowohl eine wichtige touristische Route als auch eine Verbindung zwischen den Stadtteilen Lörrachs. Weitere attraktive Verbin-

dungen zwischen den Stadtteilen bestehen im Landschaftspark Im Grütt. Der Wiesentalweg ist in weiten Teilen gut ausgebaut und stellt eine attraktive Verbindung dar. Es gibt jedoch ein paar Schwachstellen:

Die schmale Brücke über den Gewerbekanal

Dazu gehören die schmale Brücke über den Gewerbekanal sowie der mäßige Belag des daran anschließenden Abschnitts flussaufwärts und eines weiteren Abschnitts zwischen dem Steinenbach und der Bahn-Brücke.

In zwei Abschnitten in Lörrach ist der Wiesentalweg nicht asphaltiert

Anzeige

Auf dem Wiesentalweg muss oberhalb von Brombach muss die Schopfheimer Straße ohne **Querungshilfe** überquert werden. Hier ist eine „Hüpfinsel“ erforderlich.

Der Wiesentalweg quert die Schopfheimer Straße. Eine Hüpfinsel wäre sinnvoll

Positiv zu nennen ist die **weiße Randmarkierung** am Weg von Brombach Richtung Steinen. Diese ist vor allem im Dunkeln von Vorteil. So sollte jeder asphaltierte straßenunabhängige oder außerörtliche Weg ausgestattet sein.

Eine solche weiße Linie ersetzt zwar keine Beleuchtung, erleichtert aber das Fahren bei Nacht

Am Steinenbach bei Hauingen gibt es eine Möglichkeit, den Wiesentalweg durch eine Unterführung unter die Bundesstraße zu verlassen. Vor der Unterführung ist aber eine **Sperre** angebracht, deren Durchlass so schmal ist, dass Radfahrer mit Kinderanhänger nicht daran vorbeikommen. Dies muss dringend geändert werden.

Für Fahrräder mit Kinderanhänger ist es hier zu eng

Wenn man auf dem Radweg der Schopfheimer Straße nach **Brombach** kommt, stößt man auf ein Schild, das die Radfahrer nach links schickt, daran schließt sich eine umständliche Führung in den Ort an. Besser wäre es, die Radfahrer entlang der Fahrbahn zumindest bis zur Feldteichstraße weiterzuführen. Dies ist aber erst im Zusammenhang mit einem größeren Umbau dieses Teils der Ortsdurchfahrt geplant.

Beginn eines umständlichen Umwegs

An der Lörracher Straße in Brombach werden die Radfahrer großteils stadtauswärts auf einem Schutzstreifen, stadteinwärts auf einem für Radfahrer freigegebenen Gehweg geführt. Vor den **Einmündungen** werden die Radfahrer vom Gehweg auf die Fahrbahn ausgeleitet, so dass sie im Sichtfeld der Autofahrer sind. Das ist eine gute Möglichkeit, eine sichere Radverkehrsführung anzubieten, ohne die Straße in ganzer Länge umzubauen. Allerdings sind die Ausleitungen etwas schmal geraten.

Brombach. Ausleitung vom Gehweg auf einen Schutzstreifen

Hartmatten- und Bergstraße sind eine gute Möglichkeit, die nicht gerade fahrradfreundliche Brombacher Straße zu umgehen. Die Fortsetzung erfolgt über die Kreuzstraße. Ein Mangel ist, dass in dieser Straße nicht durchgängig **Tempo 30** gilt, sondern großteils schneller gefahren werden darf. Auch wenn es hier Busverkehr gibt, ist es kaum nachzuvollziehen, dass in zwei so nahe beieinander verlaufenden Parallelstraßen wie Kreuzstraße und Zeppelinstraße – Brühlstraße jeweils 50 km/h erlaubt sein

Anzeige

DB BAHN

Mit Call a Bike deutschlandweit mobil!

sollen. Es wäre am besten, die gesamte Radverkehrsachse mit Vorfahrt als Fahrradstraße auszuweisen.

Tempo 30 Ende in der Kreuzstraße

Beispielhaft ist in der Kreuzstraße bzw. Bergstraße die Querung der Walbrunnstraße. Es gibt eine aufgeweitete **Aufstellfläche**, die dafür sorgt, dass Radfahrer von den Kfz-Fahrern beim losfahren nicht übersehen werden. Verstärkt wird der Effekt hier durch die **vorgezogene Grünphase** für die Radfahrer.

Für einige Sekunden haben die Radfahrer schon grün, die Autofahrer noch rot

In den Ortsteilen **Haagen** und **Hauingen** gibt es allenfalls wenige Maßnahmen für die Radfahrer. Auch wenn die Ortsdurchfahrten zu schmal für Radverkehrsanlagen sind, sollte versucht werden, das Rad fahren attraktiver zu machen. Eine Möglichkeit dazu ist Tempo 30. Auch sonst gibt es in Lörrach noch etliche Straßen, in denen Tempo 30 sinnvoll wäre, aber noch nicht eingerichtet ist. Eine weitere Maßnahme in Haagen und Hauingen könnte sein, eine Route durch Nebenstraßen auszuweisen. Hierzu fehlt aber eine Verbindung zwischen der Gartenstraße und der Brunnenstraße. Dazu müsste am westlichen Ende der Gartenstraße eine Querungshilfe eingerichtet werden. Da die Gartenstraße tiefer als die Unterdorfstraße liegt, ist auch eine Unterführung nicht abwegig.

Ohne Radverkehrsanlage: Die Ortsdurchfahrt von Haagen (Foto: W. Göckel, IG Velo)

In der Milkastraße und in der Oberen Riehenstraße wird die Bahnlinie **unterquert**. Die Radwege sind dabei so

Der Radweg an der Milkastraße unter der Bahn hindurch

gebaut, dass sie nicht so weit hinab und wieder hinauf geführt werden wie die Fahrbahn. Dies macht die Durchfahrt für die Radfahrer deutlich weniger mühsam.

Wichtig für den „**Umweltverbund**“ aus Radverkehr und öffentlichem Verkehr ist die Verknüpfungsmöglichkeit beider Verkehrsträger. Dazu gehören **Fahrradabstellmöglichkeiten** an Bahnhöfen sowie die **Fahrradmitnahme** im Zug. Die Abstellmöglichkeiten am Lörracher Hauptbahnhof sind noch unzureichend, durch den Bau der Velostation „Velö“ bessert sich die Situation aber grundlegend. Auch an anderen S-Bahn-Haltestellen in Lörrach sind Verbesserungen erforderlich.

Ein Teil der bereits vorhandenen Fahrrad-Abstellplätze am Lörracher Bahnhof

Stand: Sommer 2011

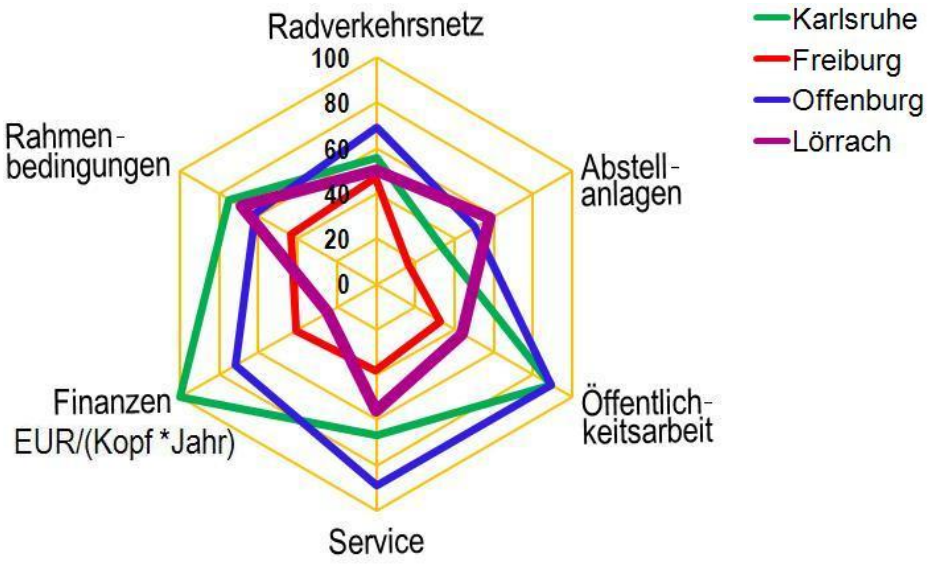
Anzeige

Anzeige

THE SPIRIT OF MOUNTAIN SPORTS VAUDE
www.vaude.de

WirmachenDruck.de
Sparen Sie bis zu 50% beim Druck!

Fazit
Die Innenstadt Lörrachs ist weitgehend fahrradfreundlich, die Fahrradstation VeLö wird dies noch verstärken. Etliches zu verbessern gibt es in äußeren Stadtteilen. Die alternierenden Schutzstreifen in Tumringen können dabei nur ein Anfang sein. Um flächendeckend fahrradfreundlich zu werden, wird die Stadt Lörrach in den nächsten Jahren mehr investieren müssen als bisher.



Subjektive Bewertung der Radverkehrssituation durch Mitglieder des ADFC. Je weiter außen die Linie verläuft, desto besser ist die Bewertung. Bei den Finanzen wurde der Radverkehrsetat von Karlsruhe willkürlich = 100% gesetzt, die übrigen Städte relativ angegeben. Bei den anderen Kriterien wurden jeweils mehrere Einzelfragen bewertet und relativ zur Höchstpunktzahl angegeben. Details zu den einzelnen Fragen siehe www.adfc-bw.de/verkehr/radverkehr-vor-ort.

Schutzgebühr 1 Euro

Member of the European Cyclists' Federation (ECF)
adfc Baden-Württemberg