

Analyse

Lörrach will den Radverkehr von 17 Prozent auf ein Drittel steigern



Von Willi Adam

So, 23. August 2020 um 08:01 Uhr

Kreis Lörrach | 7 

BZ-Plus | Emotional wird vor allem über das Radfahren in der Fußgängerzone diskutiert. Nun gibt es aber eine ambitionierte Fahrradstrategie – zumindest auf dem Papier. Und es regen sich erste Vorbehalte.



Aufregthema: Manch einer möchte das Radfahren in Lörrachs Fußgängerzone gerne verbieten. Dabei hat sich die Stadt langfristig die Stärkung des Radverkehrs auf die Fahnen geschrieben. Foto: Barbara Ruda

Dürfen Radfahrer durch die Fußgängerzone fahren? Diese Frage entwickelt sich in Lörrach derzeit zum Aufreger in der flauen Sommerzeit. Doch der emotionale Gehalt dieses Detailproblems verstellt den Blick auf das große Ganze, das immerhin in eine umfassende Strategie gegossen ist, die bis 2030 den Anteil des Radverkehrs in Lörrach von 17 Prozent auf ein Drittel steigern will. Bisher jedoch steht all das nur auf dem Papier und bei einem zentralen Projekt, dem Ausbau des Wiese-Radwegs, regen sich schon Vorbehalte.

Wer die ideologischen Kämpfe um die Lörracher Verkehrspolitik noch im Hinterkopf hatte, wunderte sich ein wenig, als die "Fahrradstrategie 2025+", wie das Konzept typografisch korrekt heißt, im Gemeinderat einstimmig beschlossen wurde. Auch der erste Sachstandsbericht, der vielfältige Maßnahmen und 25 Millionen Euro Investitionen auflistete, wurde ohne grundsätzliches Infragestellen zur Kenntnis genommen.

Im Einzelnen geht es bei dem Konzept um viele Aspekte wie Abstellplätze, Verknüpfungspunkte mit dem Nahverkehr, um zusätzliche Querungen des Bahnkörpers, der die Stadt teilt.

Das Land hat sich aus der Verantwortung zurückgezogen

Vor allem aber geht es um drei sogenannte Pendler Routen durch Lörrach, wovon der Ausbau der einen im Westen an der Wiese allein 12,5 Millionen Euro kosten würde. Am derzeitigen Kreisklinikum und an der Innenstadt vorbei läuft die mittlere Route. Überörtlich bedeutsam ist vor allem die Pendlerroute Ost, die den Verkehr des geplanten Radschnellwegs vom Wiesental her aufnimmt und von Brombach über Stetten-Süd zur Grenze führt.

An der Behandlung dieser Frage könnte sich in den nächsten Monaten entscheiden, wie ernst es Lörrach mit seinen ambitionierten Plänen nimmt und ob die Akzente zeitgemäß, das heißt in Richtung der vielerorts erfolgreich angewendeten Fahrradstraßen oder des Trennens von Rad-, Fuß- und Autoverkehr gesetzt werden. Noch vor zwei Jahren, als das Land in Aussicht gestellt hatte, für einige Radschnellwege sogar die gesamte Baulast zu übernehmen, hatte Lörrach für eben diese Route noch abgewunken. "Politisch nicht durchsetzbar", kommentierte seinerzeit Fachbereichsleiter Klaus Dullisch bei einem Erörterungstermin das Ansinnen der Planer, den Strang im Lörracher Osten als Fahrradstraße auszuweisen. Zwischenzeitlich hat sich das Land zwar aus der Verantwortung für den Radschnellweg Wiesental zurückgezogen.

An der Wiese gibt es keinen Interessenskonflikt mit Autofahrern

Die Initiative und die Planung müssen nun Kreis und Kommunen übernehmen, das Land gewährt nur noch Zuschüsse. Doch auch unter den neuen Vorzeichen ist es erforderlich, dem Radschnellweg, der das Rückgrat des gesamten Radverkehrs im Wiesental sein wird, im Lörracher Osten Vorrang einzuräumen – zum Beispiel als Fahrradstraße.

Ebenso wird sich dann zeigen, ob die Pläne, für geschätzt 12 Millionen Euro entlang der Wiese eine sechs Meter breite Trasse in die Flusslandschaft zu legen, vielleicht doch eher dazu dienen, Probleme zu umfahren. Denn fahrradfreundliche Eingriffe auf der Ost-Route einschließlich der Brombacher Ortsdurchfahrt hätten zwangsläufig Folgen für den Autoverkehr, während man an der Wiese zumindest diesen Interessenskonflikt nicht hätte. Dafür gibt es dort bereits andere Vorbehalte: Das Ufer der Wiese sollte eher für den Aufenthalt, für Fußgänger und Freizeitradler und vor allem als Naturrefugium reserviert bleiben, mahnen Kritiker mit ökologischem Hintergrund.

Stimmungstest für das ganze Konzept

Als Gradmesser dafür, wie die Stimmungslage jenseits der politischen Rhetorik ist, dient dann tatsächlich der Streit ums Radfahren in der Fußgängerzone. Richtig eng ist es ohnehin nur zwischen Karstadt und Marktplatz. Zahlen, die eine objektive Gefahr belegen könnten, hat noch niemand vorgelegt. Objektiv vorhanden ist jedoch ein subjektives Gefühl der Unsicherheit, vor allem bei älteren Passanten. Ob nun ein Verbot kommt, wie von der CDU gefordert, oder eine erneute Kampagne für Rücksichtnahme, wie sie Grüne und IG Velo wollen, wird im Herbst wahrscheinlich ein politischer Stimmungstest für oder gegen die gesamte Fahrradkampagne.

In der Wahrnehmung der Radfahrer hat Lörrach seine gute Position ohnehin eingebüßt. Beim letzten deutschlandweiten Radklimatest des ADFC stürzte Lörrach ab. Ein wichtiger Grund: Die Alltagsradler nervt die Lücke, die in Lörrach zwischen

Anspruch und Wirklichkeit klappt.

Ressort: [Kreis Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Sa, 22. August 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Als Velostadt einen Zahn zugelegt](#)

Kommentare (7)

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)

Hannes Fischer

🗨 4610 seit 24. Jan 2013

Was keiner der Protagonisten wahr haben will, aber leider verhindert, dass Lörrach als Radlerstadt grossartig Fuore machen kann, dass ist doch die Tatsache, dass es schlicht nicht flach genug ist dort.

Bergradler wird eben viel weniger geben als die Talradler aus der Wiesental-Aue und den Seitentäler, wie z.B. dem Manztal oder dem lauschigen Wernthal, die dort Lebenden können sich ggf. bald eines schönen Radwegnetzes erfreuen.

Aber es gibt sie eben auch, die zahlreichen Wohnlagen an den Hängen, und Höhenunterschiede von 50...80m keine Seltenheit. Doch dort sind sie eben, die Besseren Wohnlagen, und da wird der alltägliche Aufstieg, ggf. mehrmals am Tag, zur Zumutung.

Was es da bräuchte, das sind Aufstiegshilfen in Form von Schrägaufzügen, Liften oder Rolltreppen. Das geht aber dann entschieden zu weit, soviel kann, will und soll dann doch nicht zugunsten der Radler getan werden, gehen solche Installationen doch in Richtung qualifizierter Stadtverkehr, und der wird in Lörrach klein geschrieben und klein gehalten, so dass dieser nur für gesellschaftliche Randgruppen als ein alternativloses Übel angesehen wird.

Norbert Riegler

🗨 2093 seit 17. Apr 2018

»Lörrach will den Radverkehr von 17 Prozent auf ein Drittel steigern« (Überschrift) - Den Radverkehr? Ja, da läuft einiges verkehrt ...

»An der Wiese gibt es keinen Interessenskonflikt mit Autofahrern« - Nein, höchstens zwischen Kampfradlern und gewöhnlichen Radfahrern, etwa so wie zwischen geistig tiefergelegten Sportwagenfahrern und gewöhnlichen Autofahrern. Erst kürzlich wurde ich Ohrenzeuge, wie so ein testosteron- und adrenalingetränkter Kampfradler eine Radfahrerinnen mit einem Ausdruck aus der Weideviehhaltung belegte, weil sie anscheinend nicht schnell genug Platz machte.

Dass eine »Fahrradstraße« sechs Meter breit sein soll, ist nun wirklich unverständlich. Das ist die Breite vieler kleinerer Landstraßen und reicht für die Begegnung zweier Lastwagen.

Aber der Schlusssatz des Artikels bringt es auf den Punkt. Besagte Lücke klappt in Lörrach auf vielen Gebieten und sie nervt nicht nur Radfahrer.

Eva Wagner

🗨 98 seit 8. Nov 2019

Herr Fischer,

die fahrradbegeisterten Leute am Hang (in den "besseren" Wohnlagen) verfügen wahrscheinlich über die Mittel, sich ein Pedelec zuzulegen, wenn sie sich bewegen wollen.

Markus Frank

🗨 37 seit 9. Okt 2017

Zur Überschrift: "Lörrach will den Radverkehr von 17 Prozent auf ein Drittel steigern" Ich finde den Plan nicht verkehr*t*, sondern goldrichtig.

Michael Riedle

🗨 2746 seit 5. Mär 2013

"Lörrach will den Radverkehr von 17 Prozent auf ein Drittel steigern"

OMG, wie schrecklich ist das denn. Dazu lernen, Gewohnheiten ändern, mal den A. hoch kriegen, aber nicht doch, wo kommen wir hin.

Hannes Fischer

🗨 4610 seit 24. Jan 2013

Sehr richtig, Frau Wagner!

Die in den besseren Höhen-Wohnlagen werden sich dann ggf. Pedelecs kaufen, wenn denn dann der eben per Leasingvertrag angeschaffte SUV mit 400 PS und bergbewohnergerechtem Allradantrieb wegen des schneeüberfrachteten Winterhalbjahr, seinen Sparvertrag abgestottert gehabt hätte, die Karre zum Restwert gekauft ward in 6 Jahren und diese nach weiteren 12 Jahren verrostete. In der Zwischenzeit ist die Enkelgeneration im fahrtüchtigen Alter angekommen und der Opa hat sie längst indoktriniert, dass es Lebensansicht sei und zur Imagepflege unablässig bedinge, sich blechverstärkt durch die Stadt zu bewegen, und davon hat es am Pedelec einfach zu wenig.

Rainer Brunner

🗨 34 seit 27. Mär 2020

Mehr Fahrrad in der Stadt bedeutet gleichzeitig schlechtere Zugänglichkeit für Personen, die auf das Auto angewiesen sind. Es bräuchte mehr Parkplätze/Parkerlaubnisse für Pkws, die gebrechliche Menschen zur Praxis, ins KKH, ins Sanitätshaus etc bringen. Gehbehinderte Angehörige ins KKH Lörrach unter Beachtung der Strassenverkehrsordnung zu bringen, ist schon ein Meisterwerk. Behinderten Parkplätze nützen da wenig.