

Mobil

Verkehrsentwicklungsplan Freiburg 2020



Kommunale Verkehrsplanung braucht – über aktuelle Verkehrsvorhaben hinaus – mittel- und langfristige Perspektiven. Um solche Perspektiven zu entwickeln und die künftigen Verkehrsprojekte für Freiburg aufeinander abzustimmen, hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für Freiburg zu erarbeiten. Erarbeitet wurde der VEP unter Regie des Garten- und Tiefbauamts von dem Ingenieurbüro R+T aus Darmstadt, begleitet von einem Arbeitskreis mit Vertretern aus Gemeinderat, Institutionen und Verbänden. Vom Gemeinderat wurde der VEP im April 2008 als Leitlinie der Freiburger Verkehrspolitik beschlossen.

Auch ohne Auto mobil

Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 zielt auf eine sozialverträgliche und umweltgerechte Mobilität

Der VEP 2020 ist der Nachfolger der Gesamtverkehrskonzeption von 1989, die erstmals ausdrücklich die Verlagerung des Stadtverkehrs auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zum Ziel hatte. Außerdem sollte der Kfz-Verkehr auf leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen gebündelt und durch Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung und Straßenrückbau

reglementiert werden. Die Gesamtverkehrskonzeption hat wichtige und erfolgreiche Grundlagen für die Verkehrsentwicklung der letzten 20 Jahre gelegt.

Mit dem VEP 2020 liegt nun ein neues Gesamtkonzept vor, das Politik, Verwaltung sowie Bürgerschaft als Leitlinie für die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt

Freiburg bis zum Jahr 2020 dienen soll. Der VEP legt die verkehrspolitischen Ziele fest und listet Konzepte und Maßnahmen zu deren Erreichung auf. Außerdem schaffen die Modellberechnungen des VEP eine wichtige Grundlage für weitere Entscheidungen in der Verkehrs-, aber auch in der Umwelt- und Bauleitplanung. Die Umsetzung des VEP ist eine notwendige Voraussetzung, um die von der Stadt aufgestellten Klimaziele erreichen zu können.

Auf den folgenden vier Sonderseiten stellt das AMTSBLATT die wichtigsten Ziele und Maßnahmen des „Verkehrsentwicklungsplans 2020“ vor.

Grüne Ampel für eine zukunftsorientierte Mobilität

In Freiburg haben Fußgänger, Radfahrer, Busse und Bahnen Vorrang

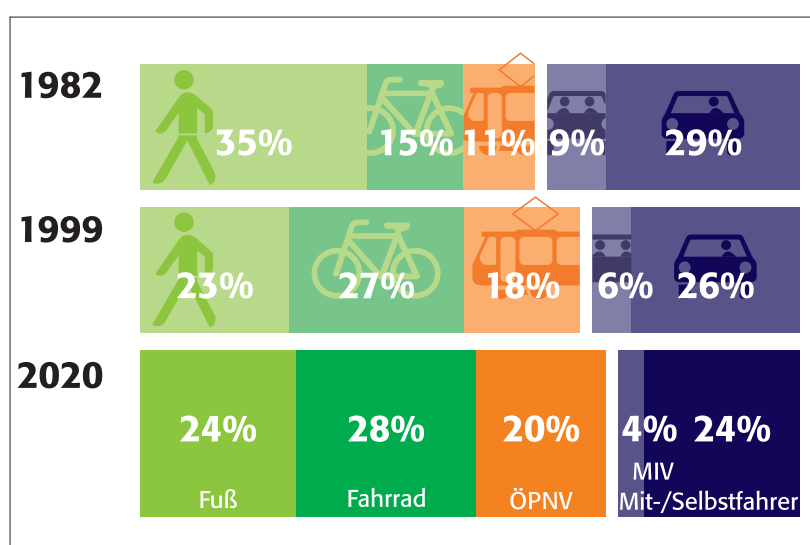
Rund eine Million Wege legen die Freiburger und Freiburgerinnen am Tag zurück. Diese Wege sind meist kurz – die Hälfte misst innerhalb der Stadt keinen Kilometer – und sie finden unter beengten Verhältnissen in dicht bebauten und bewohnten Gebieten statt. Schon das bedeutet, dass das Auto hier nicht das Verkehrsmittel der Zukunft ist, denn es braucht nicht nur viel Platz als Fahr- und als Stehzeug, sondern es belastet mit Lärm und Emissionen Menschen und Umwelt.

und Radverkehrs unternahm die Stadt gewaltige Anstrengungen, eine Verkehrswende herbeizuführen. Freiburg baute neue Stadtbahnlinien, machte die Innenstadt zur Fußgängerzone, schuf die Umweltkarte und einen Nahverkehrsverbund mit dem Umland.

Weniger Kraftverkehr gibt Verkehrskonzept recht

Mit der Gesamtverkehrskonzeption von 1989 schrieb die Stadt diese Politik weiter fort und kann inzwischen

auf bemerkenswerte Erfolge verweisen. So sank der Anteil des innerstädtischen Kraftverkehrs zwischen 1982 und 1999 von 38 auf 32 Prozent. Im Gegenzug wuchs der Radleranteil von 15 auf 27 Prozent und der ÖPNV-Anteil von 11 auf 18 Prozent. Auch wenn der Fußgängeranteil in dieser Zeit von 35 auf 23 Prozent schrumpfte, waren doch die umweltfreundlichen Verkehrsarten die Gewinner dieser Entwicklung. Auch bei den rund 70000 Berufspendlern sind umweltfreundliche Verkehrsmittel erfolgreich: Während zwischen 1987 und 1994 der Anteil der Pkw-Fahrten bei Pendlern von 72 auf 65 Prozent sank, stieg der ÖV-Anteil von 24 auf 30 Prozent an. Allerdings muss man auch feststellen, dass der Pkw-Anteil zwar deutlich zurückgegangen ist, bei der absoluten Zahl der Autofahrten aber nur ein weiterer Anstieg verhindert werden konnte. Auch dies ist aber ein bemerkenswerter Erfolg. Trotz zunehmender Verflechtungen mit dem Umland, zunehmender Zahl der Wege pro Einwohner und wachsender Zahl der Einwohnerschaft ist es gelungen, den Stellenwert des Autoverkehrs in Grenzen zu halten und die absolute Zahl der Autofahrten nicht ansteigen zu lassen. Diese Trendwende konnte nur dank der Freiburger „Doppelstrategie“ erreicht werden. Das heißt einerseits den öffentlichen Nahverkehr mit guten Verbindungen und günstigen Monatstickets attraktiv machen und andererseits den motorisierten Verkehr durch Parkbeschränkungen und



Anteil der Verkehrsmittel in Freiburg: Fast drei Viertel der Wege sollen bis 2020 umweltfreundlich zurückgelegt werden. (Grafik: GuT)

Tempolimits in die Schranken weisen und auf wenige Durchgangsstraßen konzentrieren.

In Freiburg wird heute nicht nur ein deutlich geringerer Anteil der Verkehrswege mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt, auch die Kraftfahrzeugdichte stagniert seit langem. Auf 1000 Einwohner kommen in Freiburg 431 Kfz – rund hundert weniger als in vergleichbaren Großstädten und zweihundert weniger als im Landesdurchschnitt. Dass eine noch geringere Fahrzeugdichte möglich ist, zeigen die Stadtteile Vauban und Rieselfeld mit 222 beziehungsweise 337 Kfz je 1000 Einwohner.

Wege einer sozial und ökologisch verträglichen Mobilität

Freiburg ist auf dem Weg zu einer sozial und ökologisch verträglichen Mobilität in den vergangenen 30 Jahren ein großes Stück vorangekommen, jedoch noch lange nicht am Ziel. Die Berechnungen des VEP zeigen auf, was passiert, wenn diese Politik nicht konsequent fortgesetzt wird: Die prognostizierte Verkehrszunahme von 8 Prozent bis 2020 würde zu einem entsprechenden Anwachsen des Autoverkehrs führen. Erst wenn alle Pläne des VEP umgesetzt werden, kann die Verkehrszunahme auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gelenkt werden.



Für eine sozialverträgliche und umweltgerechte Mobilität stehen in Freiburg die Zeichen auf Grün. (Fotos: R. Buhl)

Fußverkehr

Schritt für Schritt erobern Fußgänger die Stadt zurück

Gut zu Fuß

Die Verkehrsplanung hat ihn lange vernachlässigt: Er wurde an die Seite gedrängt und muss sich den Weg mit parkenden Autos, abgestellten Fahrrädern, Laternenmasten und Mülltonnen teilen. Das soll sich in Zukunft ändern, denn immerhin gilt es, eine seltener werdende Spezies zu schützen: den Fußgänger.

Eine fortschreitende räumliche Trennung der verschiedenen Lebensbereiche, zunehmende Motorisierung, geänderte Gewohnheiten und Tagesabläufe haben seit Beginn der 1980er-Jahre den Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich reduziert. 1982 stellten Fußgänger noch 35 Prozent der Verkehrsteilnehmer, 1999 nur noch 23 Prozent. Das soll wieder anders werden, denn zu Fuß gehen ist auf den überwiegend kurzen Strecken schnell, gesund und flexibel.

Immerhin: Rund 181 000 Wege legen die Freiburger an einem normalen Werktag zu Fuß zurück, das sind sogar deutlich mehr als mit dem ÖPNV. In der Innenstadt sind es sogar 69 Prozent der Wege. Durch die flächendeckende Ausweisung als Fußgängerzone entstand hier seit 1973 ein attraktives Wegenetz – wie attraktiv, zeigt sich vor allem an Samstagen, wo zwischen Münster und Rathaus schon fast nichts mehr geht, weil alle laufen.

Anders sieht es aus, sobald man die Innenstadt verlässt. Dafür sind zunächst Dreisam, Bahntrasse und Innenstadtring zu überwinden. Hier wurden in den letzten Jahren Unterführungen durch ebenerdige Übergänge mit Ampeln ergänzt, sodass nicht mehr hinab muss, wer weiter will. Außerhalb der Innenstadt gibt es im Hauptstraßennetz aber nach wie

vor längere Abschnitte oder einzelne Stellen, an denen sichere Querungsmöglichkeiten fehlen, und nur wenige Bereiche, in denen man ungehindert zu Fuß gehen kann und geradewegs zum Ziel kommt. Die für den Haushalt vorgesehene Fußgängerpauschale wird hier manche Verbesserung ermöglichen.

Projekte

Barrieren abbauen

Barrieren abbauen heißt deshalb das Stichwort für einen fußgängerfreundlichen Verkehr, denn überall wo sich Hindernisse auftun, müssen Umwege in Kauf genommen werden – und die rauben zu Fuß mehr Zeit und Kraft als mit Rädern und Motoren. Deshalb empfiehlt der Verkehrsentwicklungsplan unter anderem den Bau weiterer Brücken, zum Beispiel über die Dreisam zwischen Stühlinger und Haslach und zwischen dem östlichen Ebnet mit seinen Neubaugebieten und der Kappeler Straße. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten über Bahntrassen soll es auch in Zähringen im Bereich des Bürgerhauses und des Zähringer Parks, in Haslach-Haid zwischen Opfinger Straße und Guildfordallee und im südlichen Littenweiler geben. Allerdings sind diese Bauwerke natürlich sehr teuer und deshalb nicht von heute auf morgen zu verwirklichen. Auch ein eigener Gleiskörper für die Stadtbahn kann zum Hindernis werden. Beim Neu- und Umbau von Straßenbahntrassen gilt es daher abzuwägen, ob man der schnelleren Verbindung für Bahnfahrer oder den besseren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger den Vorzug gibt.



Schnell, günstig, flexibel: Die Füße sind in der City das ideale „Verkehrsmittel“. (Foto: M. Spiegelhalter)

Mehr Platz

Damit Fußgänger nicht nur entlang der Bächle Vorrang haben, will man auch im übrigen Freiburg Schritt für Schritt wieder Platz gewinnen für die umweltschonendste, ruhigste und eigentlich auch flexibelste Verkehrsart überhaupt. Der Verkehrsentwicklungsplan setzt dafür die Standards fest: Gehwege sollten demnach in Straßen mit geschlossener Bebauung und mäßigem Verkehr nicht weniger als 2,50 Meter breit sein, damit sich Passanten ungehindert fortbewegen und genügend Abstand zu Fahrbahn und Hauswänden halten können. In vielbefahrenen Straßenzügen kommt ein zusätzlicher Meter hinzu, und in stark frequentierten Wohn- und Geschäftsstraßen mit Bus- oder Bahnli-

nien sind Gehwegbreiten von fünf Metern wünschenswert. Auch das in Freiburg meist geduldete Parken auf Gehwegen ist nicht im Sinne der Fußgänger – klarere Regelungen und konsequentes Eingreifen bei augenscheinlicher Behinderung fordern die Verkehrsplaner hier.

Weniger Umwege

Schnell, sicher und möglichst direkt sollen Fußgänger an wichtigen Knotenpunkten und Hauptverkehrsstraßen die andere Straßenseite erreichen können. An Ampeln ist eine Wartezeit von unter 30 Sekunden das Ziel, außerdem soll überprüft werden, wo auch Zebrastreifen ausreichen, wo Querungshilfen fehlen und wo man mit vorgezogenen Seitenräumen für mehr Übersicht sorgen muss.

Dazu muss angesichts immer mehr älterer Menschen Barrierefreiheit gelten: Abgesenkte Bordsteine und ausreichend lange Grünphasen an den Ampeln sind für Menschen mit eingeschränkter Mobilität unabdingbar.

Um auch auf dem Gehweg sicher zu sein und sich sicher zu fühlen, braucht dieser eine gute Beleuchtung und möglichst wenig dunkle und einsame Ecken. Überhaupt spielt die Aufenthaltsqualität eine große Rolle: Kommunikation, Information, Erholung – vor allem in den Stadtteilzentren sollte der öffentliche Raum dafür ausreichend Platz und Gelegenheit bieten. Schließlich sind Bürgersteige für Fußgänger nicht immer nur der Weg zum Ziel.

Radverkehr

Umweltfreundlich, schnell, bequem, gesund und billig

Rad tut gut

Das Fahrrad ist der Gewinner. Zumindest in der Verkehrst Statistik. Denn das Rad hat in den vergangenen Jahren allen anderen Verkehrsmitteln im innerstädtischen Verkehr den Rang abgelaufen. 27 Prozent aller Verkehrswege legen die Freiburger heute auf dem Velo zurück – fast doppelt so viele wie noch vor zwanzig Jahren. Damit entlasten sie die Stadt nicht nur von Lärm, Abgasen, Staus und zugeparkten Wohnquartieren, sondern sich selbst auch von vielen überflüssigen Pfunden. Denn vom Radeln profitiert nicht nur die Gesamtstadt, sondern auch die Gesundheit. Und nicht zuletzt ist der Drahtesel auch ein sehr billiges Verkehrsmittel für den Einzelnen und die Stadt. Denn im Vergleich zur Infrastruktur für Autos oder Stadtbahnen sind die Kosten für Radwege und -abstellplätze eher „peanuts“. Kurzum: Rad tut gut.

Der Siegeszug des Zweirads kam allerdings nicht von allein. Seit Jahren investiert die Stadt in die Radinfrastruktur – seit Mitte der 70er-Jahre rund 30 Millionen Euro – und die Bilanz liest sich gut:

- Das Radverkehrsnetz umfasst 170 Kilometer Fahrradwege und -streifen, weitere 130 Kilometer Radrouten führen durch fuhradfreundliche Tempo-30-Zonen, zusammen mit 120 Kilometern befestigten Wald- und Wirtschaftswegen ergibt dies ein Radroutennetz von 420 km Länge.
- Rund 9000 Radabstellplätze gibt es in Freiburg, davon 6000 in der Innenstadt und rund 1000 Bike & Ride-Plätze an den Stadtbahnhaltestellen.

- Mit der Fahrradstation „mobile“ verfügt Freiburg nicht nur über 1000 wettergeschützte und bewachte Radparkplätze am Bahnhof, sondern auch einen zentralen Reparaturdienst und Radverleih.

- In Nahverkehrszügen ist Fahrradmitnahme möglich – teilweise sogar ohne Mehrkosten.

Dennoch, und das werden alle passionierten Radfahrer bestätigen, gibt es auch in der Radlerhochburg Freiburg noch manches zu verbessern. Von den VEP-Maßnahmen bereits umgesetzt wurde die stadtweite Radwegweisung. Was ist noch geplant?

Projekte

Sichere Radverkehrsanlagen

Oft sicherer als Radwege zwischen Bürgersteig und parkenden Autos sind Radstreifen auf der Straße. Radfahrer werden hier von Kraftfahrern wesentlich besser wahrgenommen. Deshalb sollen Radwege verstärkt durch Radstreifen ersetzt werden, z.B. am Straßenzug Eschholz-, Friedhof- und Waldkircher Straße.

Neben der geeigneten Führung entlang der Straße wird auch die optimale Führung an Knotenpunkten angestrebt. Ein gradliniger Verlauf, die Ermöglichung aller Abbiegebeziehungen und eine radfreundliche Signalisierung werden genannt. Dazu kommen punktuelle Maßnahmen wie Rot-einfärbungen von Radfurten oder Spiegel zur Verminderung des „toten Winkels“.

Dreisamuferradweg

Die Radmagistrale zwischen Ebnet und Lehen ermöglicht eine nahezu



kreuzungsfreie Durchquerung der Gesamtstadt. Verbessert werden soll die Beleuchtung zwischen Ochsen- und Güterbahnbrücke sowie zwischen Stadion und Ebnet, außerdem soll der Weg – wo möglich – breiter werden.

Güterbahnweg

Die Nord-Süd-Verbindung entlang der Güterbahnlinie zwischen St. Georgen und Mooswald hat noch einige Schwachstellen: Geplant sind direkte Durchstiche unter dem Unteren Mühlenweg und der Opfinger Straße, der Neubau einer Verbindung nördlich der Elsässer Straße bis Gundelfingen

und eine Rampenverbindung zur Haslacher Straße.

Sonstiges Radnetz

Folgende Hauptstraßen sollen Radstreifen oder -wege erhalten:

- Stefan-Meier-Straße (Tennenbacher bis Habsburgerstraße), Berliner Allee und Schwarzwaldstraße (Hansjakob bis Flaunserstraße).
- Stark befahrene Radrouten wie die Achse Stühlinger, Rempart-, Wall-, Kartäuser- oder die Hugstetter Straße im Stühlinger sollen aufgewertet werden.
- Neue Radverkehrsverbindungen

Noch schneller als zu Fuß geht es per Velo durch die Stadt. Engstellen so weit wie möglich abzubauen, ist ein vorrangiges Ziel des VEP. (Foto: M. Spiegelhalter)

sollen zwischen Waltershofen und Gottenheim sowie zwischen Tiengen und Mengen gebaut werden.

Öffnung von Einbahnstraßen

Rund die Hälfte der 120 Freiburger Einbahnstraßen kann von Radlern bereits legal und sicher in Gegenrichtung benutzt werden. Voraussetzung ist, dass die Straße ausreichend breit ist und eine geringe Verkehrsbelastung aufweist. Das Garten- und Tiefbauamt wird prüfen, ob sich weitere Einbahnstraßen hierfür eignen.

Abstellanlagen

Auch zu Radabstellanlagen als wichtigem Teil der Infrastruktur enthält der VEP Aussagen. So sollen über die bisherige massive Ausweitung des Angebots in der Innenstadt in Zukunft verstärkt auch die Stadtteilzentren und die privaten Wohnungen ins Visier der Planer genommen werden.

Mehr Sicherheit

Viele Radverkehrsunfälle können auch durch die aufgeführte Optimierung der Infrastruktur nicht verhindert werden – hier sind die Radler selbst gefragt. Um diese Eigenverantwortung zu unterstützen, schlägt der VEP eine stärkere Überwachung aller Verkehrsteilnehmer vor. Beim Radverkehr stehen die Verkehrssicherheit der Fahrräder, insbesondere die Beleuchtung sowie das Fahren gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung, im Vordergrund, beim Kfz-Verkehr sollten überhöhte Geschwindigkeit und Missachtung der Vorfahrt stärker kontrolliert werden. Weitere Aspekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Verkehrserziehung und Öffentlichkeitsarbeit.

Öffentlicher Nahverkehr

Ehrgeizige Ziele: Weiterer Ausbau des Stadtbahnnetzes, mehr Komfort, bessere Information und schnellere Taktfolgen

Mit Bus und Bahn am Stau vorbei

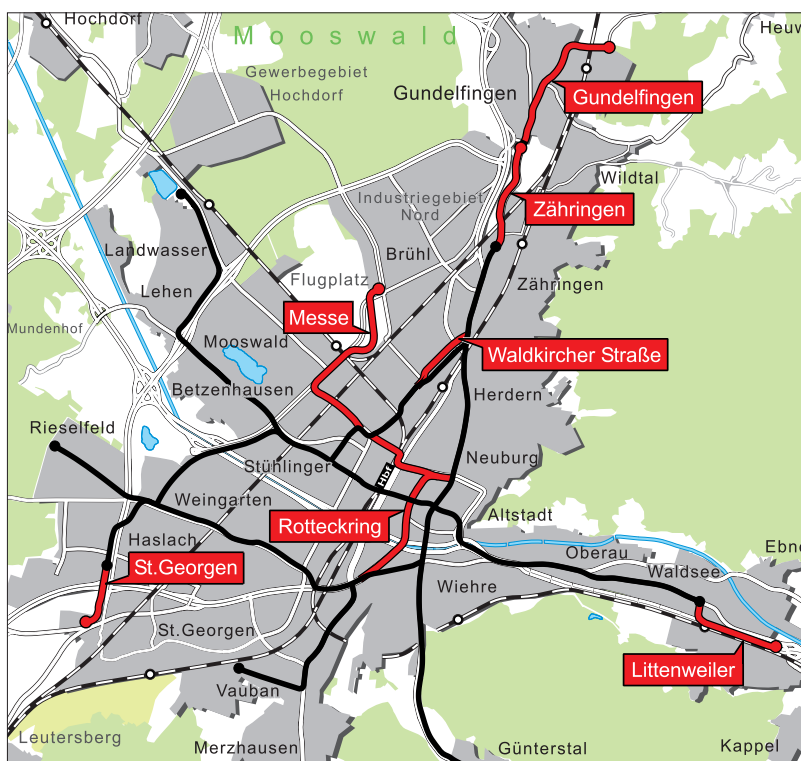
Freiburg verfügt über ein attraktives öffentliches Nahverkehrsangebot, das jedes Jahr von über 70 Millionen Fahrgästen genutzt wird. Das Rückgrat des Netzes bilden die vier Stadtbahnlinien, die einen Großteil des Stadtgebiets abdecken, und die S-Bahn, die die Region erschließt. Wo (noch) keine Bahn fährt, sorgen 21 Buslinien für Anschluss. Doch um die Ziele des VEP und des Klimaschutzes zu erreichen, sind weitere Verbesserungen erforderlich. Außer dem Bau neuer Stadtbahnlinien geht es dabei um die Schließung von Angebotslücken, mehr Komfort für die Fahrgäste sowie bessere Information und Vernetzung.

In einer Zeit, als andere Städte ihre Straßenbahnen stilllegten, um Platz zu schaffen für die „autogerechte Stadt“, setzte Freiburg konsequent auf die 1901 eingeführte Straßenbahn. Mit dem Bau der Linie nach Landwasser (1984) erhielt diese erstmals eine eigene Trasse und wurde so zur Stadtbahn geädelt. Seit jener Zeit sind die Strecken nach Weingarten und Haid (1994), ins Rieselfeld (1997), nach Haslach (2004) und Vauban (2006) dazugekommen. Die Bevorzugung der Stadtbahn hat klare Gründe: Zwar sind die Baukosten hoch, rechnen sich aber langfristig durch die höhere Transportkapazität, den Komfort für die Fahrgäste sowie die kurzen Fahrzeiten. So verkürzte sich durch den Bau der Stadtbahn Weingarten die Fahrtzeit in die Innenstadt von 18 auf 11 Minuten. Nicht zu vergessen die hohe Akzeptanz: Erfahrungen aus Stuttgart und Karlsruhe belegen, dass 50 Prozent mehr Fahr-

gäste mitfahren, wenn eine Stadtbahn eine Buslinie ersetzt.

Rund 65 Prozent aller Einwohner und 70 Prozent aller Beschäftigten müssen weniger als 300 Meter zurücklegen, um zur Haltestelle einer Stadtbahn zu gelangen. Dort müssen sie nicht lange auf Anschluss warten: Alle Stadtbahnen fahren tagsüber mindestens im 7,5-Minuten-Takt. Bei den Buslinien bieten bislang nur die Hauptlinien in einwohnerstarke Gebiete ohne Stadtbahnanschluss einen 15-Minuten-Takt. Auf den übrigen Linien sind Fahrzeugfolgezeiten von 20 bis 30 Minuten die Regel.

Die bestehenden Lücken im Netz erklären sich durch das Tempo der Stadtentwicklung, die Topografie und Nachfragebesonderheiten. Beispiel Stadtentwicklung: Im Nordwesten der Stadt sind in den vergangenen zehn Jahren die 11. Fakultät der Uni und die Messe Freiburg entstanden; dazu kommen jetzt noch weitere große Baugebiete (Fuhrpark, Briemann und Hüttinger). Zukünftig soll hier die Messelinie fahren, die dann auch große Teile des Mooswalds und der Uniklinik ans Stadtbahnnetz anbindet. Topografisch schwierig sind die locker bebauten Hanglagen in Herdern und Zähringen, am Lorettoberg und in Littenweiler. Hier treffen schwierige Linienführungen und besondere Anforderungen an den Fuhrpark auf eine relativ geringe Nachfrage. Gleichwohl empfiehlt der VEP die Einrichtung eines regelmäßigen ÖPNV-Angebots. Eine besondere Nachfragesituation herrscht in den großen Industrie- und Gewerbegebieten. Außerhalb der Hauptzeiten des Berufsverkehrs gibt es dort Lücken und Taktsprünge. Hier wäre eine Verstärkung des Angebots zu wünschen. Der weitere Ausbau des Stadt-



Das Stadtbahn-Liniennetz soll laut VEP bis 2020 mehrere neue Strecken (rot) erhalten. (Plan: Garten- und Tiefbauamt)

bahnnetzes ist in Freiburg beschlossene Sache. Die folgenden Strecken befinden sich derzeit im Maßnahmenprogramm des VEP.

Projekte

Stadtbahn Zähringen

Die Stadtbahn Zähringen wird bis zur Gemarkungsgrenze verlängert, die Weiterführung bis Gundelfingen ist als zweite Ausbaustufe geplant.

Messelinie und Rotteckring

Ebenfalls in zwei Schritten wird

eine Stadtbahnlinie zur Messe geführt: Zunächst als Abzweig von der Fehrenbachallee, dann als direkte Linie über Friedrich- und Breisacher Straße. Eine wichtige Entlastung des innerstädtischen Netzes und insbesondere des Bertoldbrunnens als zentralem Knotenpunkt bringt die „Ring“-Linie von der Kronenstraße zum Friedraching. Außerdem ist diese Linie ein zentraler Baustein der Innenstadterweiterung nach Westen. Der Bau dieser drei Linien (Zähringen, Messe und Ring) ist nach derzeitigem Planungsstand ab 2011 vorgesehen, wobei für den Ge-

meinderat die Verlängerung nach Zähringen oberste Priorität hat.

Stadtbahn Littenweiler und Waldkircher Straße

Bereits fertig geplant, vom Gemeinderat aber als weniger dringlich eingestuft, ist die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler bis an den Kappler Knoten. Eine Trasse durch die Waldkircher Straße wird beim geplanten Bau eines neuen Betriebsbahnhofs auf dem Güterbahndamm notwendig und ersetzt die bestehende Trasse durch die Komturstraße.

Stadtbahn St. Georgen

Politisch noch nicht beschlossen, im Rahmen des VEP aber untersucht wurde eine Reihe weiterer Stadtbahnprojekte, von denen allerdings nur die erste Ausbaustufe einer Stadtbahn nach St. Georgen (von der Munzinger Straße zur Kirche) in das Maßnahmenprogramm 2020 aufgenommen wurde. Die Freihaltung von Trassen empfiehlt der VEP für die zweite Stufe durch St. Georgen hindurch bis nach Vauban sowie für den Lückenschluss in der Berliner Allee zwischen Weingarten und der Messe.

S-Bahn

Der VEP sieht den Ausbau von Strecken, den Bau zusätzlicher Haltepunkte und Taktverdichtungen entsprechend des Konzeptes „Breisgau-S-Bahn“ vor. Durch neue innerstädtische S-Bahn-Haltepunkte und die Nutzung der Güterbahnstrecke ergibt sich auch hier ein verbessertes und mit der Stadtbahn eng verknüpftes ÖPNV-Gesamtsystem, das aufkommensstarke Siedlungsbereiche sowie Arbeits- und Einkaufsschwerpunkte neu oder besser erschließt und miteinander sowie mit der Region verbindet.

Autoverkehr

Autoverkehr: Erreichbarkeit sichern – Unverträglichkeiten abbauen

Vermeiden und Bündeln

Ein gut funktionierender und organisierter Autoverkehr ist für das Funktionieren einer Stadt unerlässlich. Die Stadt selbst und viele ihrer Nutzungen müssen mit dem Auto erreichbar sein. Auf der anderen Seite ist es aber notwendig, die Belastungen durch den Autoverkehr für die Bewohner so gering wie möglich zu halten. Das geht nur, wenn möglichst viele Autofahrten vermieden oder durch umweltverträgliche Alternativen (Fuß, Rad, ÖPNV) ersetzt werden.

Bereits die Gesamtverkehrskonzeption 1989 hat sich die weitgehende Verlagerung des Stadtverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, die Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen sowie Restriktionen durch Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung und Straßenrückbau zum Ziel gesetzt. Tatsächlich ist der Anteil des Kfz-Verkehrs anders als in vielen vergleichbaren Städten in Freiburg seit Beginn der 1980er-Jahre rückläufig. Die konsequente Förderung des ÖPNV sowie die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung vor allem in der Innenstadt haben hier die gewünschten Erfolge gebracht. Dennoch ist das automobilen Verkehrsaufkommen – insbesondere durch den Anstieg des Durchgangsverkehrs – nach wie vor hoch und sorgt immer wieder für Konflikte. Die Ziele von 1989 gelten daher auch im VEP 2020 fast unverändert weiter, der Schwerpunkt wird aber zukünftig verstärkt auf der menschen- und stadtvträglichen Abwicklung des Verkehrs auch auf den Hauptverkehrsstraßen liegen.

Das Freiburger Straßennetz ist bereits durch eine starke Bündelung des

Individualverkehrs gekennzeichnet. Haupttrouten sind neben der Autobahn und den Bundesstraßen die vierspurige Westrandstraße, der ebenfalls vierspurige Innenstadtring sowie weitere stark befahrene Straßen als Verteiler in die Stadtteile, Industriegebiete und Ortschaften.

Projekte

Straßenausbau

Der weitere Ausbau dieses Netzes soll nur an Stellen erfolgen, wo für Anwohner wie Verkehrsteilnehmer unverträgliche Belastungen verringert werden können. Das aufwändigste und wichtigste Projekt ist der Bau des Stadttunnels, der die heute stark belastete Durchgangsrouten entlang der Dreisam massiv entlasten würde.

Ebenfalls im VEP enthalten und teils schon im Bau sind ferner die Umgestaltung der Schwarzwaldstraße, der vierspurige Ausbau der Heinrich-von-Stephan-Straße, die Unterbrechung des Rotteckrings, der Ausbau der B3 als Umfahrung von Zähringen, der Anschluss der Bebelstraße in Hochdorf an den Autobahnzubringer, die Umfahrung von Tiengen, die Querspange Wildtal sowie die Neuordnung des Greifenegg- und Schwabentorrings.

Verkehrsbeschränkungen

Absehbar ist aber, dass es trotz aller Bemühungen auch weiterhin Streckenabschnitte geben wird, auf denen der Verkehr ein verträgliches Maß übersteigt. Die Belastungen dort soweit wie möglich zu mildern, kann beispielsweise durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote für Schwerverkehr oder eine Umgestal-

tung des Straßenraums gelingen. Die Eschholz- und die Merzhauser Straße sind hierfür Beispiele. Ähnliches empfiehlt der VEP auch am Leopoldring, in der Elsässer-, Hohenzollern- und Friedhofsstraße. Geschwindigkeitsreduzierungen sind in der Talstraße und im Rennweg geplant sowie am Tuniberg in der Vorbereitung.

Parkraumbewirtschaftung

Ein wichtiger Aspekt des Individualverkehrs ist auch die Organisation des ruhenden Verkehrs, der insbesondere in eng bebauten Quartieren wertvolle Flächen belegt, oftmals zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs. Um

das knappe Parkraumangebot konkurrieren Anwohner, Beschäftigte und Kunden. Als wirksames Steuerungsinstrument hat sich die Parkraumbewirtschaftung erwiesen. Sie soll vor allem sicherstellen, dass alle diese Nutzergruppen ausreichend Parkraum vorfinden, aber auch dazu beitragen, dass nach Möglichkeit auf Verkehrsmittel umgestiegen wird, die keinen (ÖPNV, Fußverkehr) oder nur geringen (Rad) Stellplatzbedarf haben. Auch hinsichtlich der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Stadt wird daher ein weiterer Ausbau der Parkraumbewirtschaftung empfohlen. Als sinnvoll erachtet wird, die Bewirtschaftung nicht konzen-

trisch vom Stadtkern her auszuweiten, sondern gezielt in den Stadtteilzentren einzuführen oder auszubauen. Denkbar wäre das beispielsweise in Littenweiler, in Brühl-Beurburg, Zähringen, Mooswald im Uni-Umfeld oder in Haslach.

Car-Sharing

Einen weiteren Beitrag zur Entlastung der Straßen kann das Car-Sharing leisten. Diese Fahrzeuge werden meist nur für unbedingt notwendige Fahrten geordert und haben einen viel höheren Ausnutzungsgrad als private Pkw. Die Stadt Freiburg will deshalb das Car-Sharing zukünftig verstärkt fördern.



Durchgangsverkehr unter die Erde: Das wichtigste Straßenbauprojekt des VEP ist der Bau des Stadttunnels. (Foto: M. Spiegelhalter)


Stadt- und Verkehrsplanung

Eine vorausschauende und integrierte Planung ist der Schlüssel zur Verkehrsvermeidung

Weniger Verkehr in der „Stadt der kurzen Wege“

Die beste Strategie der Verkehrsplanung ist es, Verkehr zu vermeiden. Das kann nur gelingen, wenn man die Ziele näherrückt, die jeder täglich erreichen will oder muss. Und dafür ist die ganze Stadt gefragt, vor allem jeder einzelne Stadtteil: Hier sollten möglichst viele Wege zusammenlaufen und sich längere Strecken somit erübrigen.

Verkehrs- und Raumentwicklung sind eng miteinander verbunden – und haben sich lange vor allem in negativer Hinsicht verstärkt: Erst mit der zunehmenden Motorisierung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wurden das Häuschen und das Einkaufsparadies auf der grünen Wiese erreichbar. Ihre raumgreifende Entwicklung bezahlten die Innenstädte mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung, was wiederum die Stadtfucht und weitere Zersiedelung vorantrieb. In Freiburg steuert man dem schon seit längerem entgegen: Der Flächennutzungsplan 2020 etwa steckt den Rahmen der städtebaulichen Entwicklung ab, Stadtteilentwicklungspläne nehmen das Leben in den Gebieten mit großem Entwicklungsflächen unter die Lupe, das Märkte- und Zentrenkonzept wirkt erfolgreich der Abwanderung des Einzelhandels aus der Innenstadt und den gewachsenen Stadtteilzentren entgegen.

Wie verkehrssparende Siedlungsstrukturen und konsequente Innen- statt Außenentwicklung funktionieren können, zeigen die neuen Stadtteile Vauban und Rieselfeld ebenso wie viele „alte“ Stadtteile: Ausreichende Nahversorgung, eine gute Anbindung an das Radnetz sowie an die Stadtbahn machen das autoreduzierte Wohnen möglich. Letzters schlägt der VEP vor für die Baugebiete Gutleutmatten in Haslach, am Schlierberg in der Wiehre sowie am Ruhbankweg und am Zehengelände in St. Georgen. Aber auch bei anderen Bebauungsplänen muss die Vermeidung von Verkehr und die Förde-

rung der umweltfreundlichen Mobilität berücksichtigt werden.

Wenn es um die „Stadt der kurzen Wege“ und funktionierende Stadtteile geht, ist also auch die Verkehrsplanung gefragt. Möglichst vieles sollen die Bewohner von Haslach, Herdern oder Littenweiler in ihrer direkten Umgebung erledigen können. Am Beispiel St. Georgen zeigt der VEP, wie sich das mit verkehrspolitischen Mitteln unterstützen lässt: Weil der Stadtteil aus mehreren Ortschaften zusammengewachsen ist, liegen Geschäfte, Schulen und andere Ziele über einen größeren Bereich verstreut. Damit Fußgänger und Radfahrer den Weg zu ihnen finden, müssen attraktive Verbindungen und Aufenthaltsflächen geschaffen und der Autoverkehr, der bislang den

Straßenraum dominiert, zurückgenommen werden.

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Förderung der Nahmobilität ist der Schulweg, denn hier wird das Mobilitätsverhalten geprägt und so mit darüber entschieden, ob man sich später ins Auto oder aufs Fahrrad setzt. Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit empfiehlt der VEP flächendeckende und regelmäßig aktualisierte Schulwegpläne. Mehr Akzeptanz für einen Schulweg auf den eigenen Füßen erhoffen sich die Verkehrsexperten auch von einem Ausbau der Verkehrserziehung – für Kinder wie für Eltern.

2020 – und dann?

Wie man sich nach 2020 in Freiburg fortbewegen wird, darüber

kann der VEP nur vorsichtige Aussagen treffen. Denn das Verkehrsgeschehen ist von vielen Faktoren abhängig, die zum Teil nur schwer vorhersagbar sind: Während die Bevölkerungsentwicklung in Richtung „demografischer Wandel“ absehbar und auch bei den Treibstoffpreisen keine Trendwende zu erwarten ist, sind Aussagen über individuelle Lebensstile mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Für Freiburg gibt es Anzeichen, dass die Stadt vom allgemeinen Bevölkerungsrückgang nur vergleichsweise gering betroffen sein wird. Auch die Siedlungsstruktur wird man bei konsequenter Umsetzung der vorhandenen Konzepte wohl kompakt halten können. Mit der Realisierung des VEP-Programms wäre der Ausbau des

Straßennetzes abgeschlossen und das Stadtgebiet weitgehend durch die Stadtbahn erschlossen. Damit könnte auch der Anteil der Pkw-Fahrten weiter zurückgehen.

Allerdings sind auch neue Herausforderungen zu bewältigen: Die regionale Abstimmung muss angesichts der zunehmenden Verflechtungen noch besser werden. Wo immer mehr ältere Menschen unterwegs sind, wird auch Barrierefreiheit immer wichtiger. Wenn es dann noch darum geht, Familien mit Kindern in die Stadt zu locken, wird Freiburg nur gewinnen, wenn es seine hohe Lebensqualität sichern kann – und damit bekommt auch die Umweltverträglichkeit des Verkehrs einen noch höheren Stellenwert als bisher.



Beispiel Vauban: Je kürzer die Wege sind, desto weniger Verkehr entsteht.

(Foto: M. Spiegelhalter)

Interview mit Frank Uekermann, Leiter des Garten- und Tiefbauamts

„Wir bieten Alternativen zum Auto“

Frank Uekermann ist Leiter des Garten- und Tiefbauamts (GuT), das den Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet hat. Wir befragten den passionierten Radfahrer zu den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Freiburg.

Amtsblatt: Warum braucht Freiburg überhaupt einen Verkehrsentwicklungsplan?

Uekermann: Der VEP ist ein mittel- bis langfristiges Gesamtkonzept, in dem alle Ziele und Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind. Erst auf dieser Grundlage werden dann aktuelle Entscheidungen getroffen. Nur mit einem solchen Gesamtkonzept ist gewährleistet, dass die Finanzmittel für einzelne Projekte auch langfristig sinnvoll, ökonomisch und zielgerichtet eingesetzt werden. Im Rückblick sieht man am Vorgänger des VEP, der Gesamtverkehrskonzeption von 1989, wie wichtig so ein Werk ist. Sie wurde in unzähligen politischen Entscheidungen, Planverfahren und Projektentscheidungen zu Rate gezogen. Die meisten vorgesehenen Projekte wie Stadtbahnlinien oder die Westrandstraße wurden verwirklicht.



Was ist das Neue am neuen VEP?

Gegenüber der Gesamtverkehrskonzeption haben wir die Ziele nochmals konkretisiert. Oberstes Ziel ist der umweltverträgliche Verkehr. Innerhalb dieses Rahmens ist dann die verkehrliche Erreichbarkeit zu gewährleisten. Bisher war die Gewichtung noch nicht ganz so eindeutig. Eine höhere Priorität haben auch der Fußverkehr und die Nahmobilität bekommen.

Mit einem Anteil von 28 Prozent am Verkehrsaufkommen ist Freiburg eine der Radlerhochburgen Deutschlands. Wie kam es dazu?

Es gibt natürlich viele Ursachen für den hohen Radanteil, so die kompakte und ebene Stadt und das oft gute Wetter. Auch hat die Stadt durch die Förderung des Radverkehrs seit den 70er-Jahren gute Voraussetzungen geschaffen, etwa ein sehr dichtes Netz an Radverkehrsanlagen. Das alles würde aber nichts nützen ohne die Menschen, die dieses Netz täglich benutzen und auch bei Wind und Wetter ihre Wege mit dem Rad zurücklegen. Diese besondere Einstellung der Freiburger Bevölkerung zu Umwelt und Gesundheit ist ganz entscheidend dafür, dass wir hier eine so hohe Fahrradnutzung haben. Was das für die Stadt bedeutet, wird einem klar, wenn man sich einmal vorstellt, was auf unseren Straßen

und Parkplätzen los wäre, wenn auch nur die Hälfte aller Radler sich ins Auto setzen würde.

Wird das Radverkehrsnetz dem wachsenden Radverkehr noch gerecht?

Vor allem Probleme zwischen den schnellen Radlern und Fußgängern, gemütlichen Radlern oder Inline-Skatern zeigen uns, dass Handlungsbedarf besteht, etwa am Dreisamufferradweg. Zuerst ist natürlich rück-sichtsvolles Verhalten gefragt, aber auch die Infrastruktur muss angepasst werden, um die großen Mengen des Radverkehrs zu bewältigen.

In Ihrem Amt gibt es als erste Konsequenz aus dem VEP nun einen Fußverkehrsbeauftragten. Was sind dessen Aufgaben?

Die Aufgabe von Herrn Gutzmer ist es, als Ansprechpartner für die Bevölkerung da zu sein und für die Lösung von Problemen zu sorgen. Außerdem soll er innerhalb der Verwaltung die Interessen der Fußgänger vertreten, etwa bei Straßenumbauten oder Stadtbahnplanungen.

Mit Rollator oder Rollstuhl durch die Fußgängerzone ist kein Vergnügen. In wieweit nimmt der VEP Rücksicht auf die Anforderungen einer alternativen Gesellschaft?

Der VEP enthält eine Reihe von Vorschlägen, wie Gehwege zukünftig aussehen sollen. Dazu gehört ne-

ben einer vernünftigen Breite auch ein gehfreundlicher Belag. In Zukunft wird Barrierefreiheit immer wichtiger werden, nicht nur bei Gehwegen, sondern auch bei Haltestellen des ÖPNV und bei der Überwindung großer Barrieren wie der Dreisam oder der Bahnstrecken. Auch hier macht der VEP Vorschläge.

Soll eine Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auch dadurch erreicht werden, dass man den motorisierten Individualverkehr (MIV) „ausbremst“?

Wir wollen nicht ausbremsen, sondern überzeugende Alternativen anbieten. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des MIV ist notwendig und muss seine Ziele erreichen können. Wer die Wahlfreiheit hat, findet in Freiburg aber hervorragende Angebote, um auf Rad, Bahn oder Bus umzusteigen. Trotzdem führen natürlich Projekte, die dem Umweltverbund dienen, manchmal zu Einschränkungen beim Autoverkehr, sei es bei Reduzierung von Fahrspuren zugunsten eines Radstreifens oder bei der Bevorrechtigung des ÖPNV an Ampeln. Auch manche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung, wie Anwohnerparken oder Lärm-minderung, führen zu Komforteinbußen des MIV. Aufgabe der städtischen Verkehrsplanung ist es, hier einen für alle akzeptablen Weg zu finden.

Weitere Infos

■ Internet

Ausführliche Informationen über Verkehr und Mobilität in Freiburg gibt es im Internetauftritt der Stadt Freiburg unter www.freiburg.de/verkehr. Hier finden sich neben dem Verkehrsentwicklungsplan auch viele Informationen zu Verkehrsplanung, Baustellen, dem Parkleitsystem und vielem anderen mehr.

■ Garten- und Tiefbauamt

Allgemeine Anlaufstelle: Sekretariat Amtsleitung, Tel. 0761/201-4601, E-Mail: gut@stadt.freiburg.de

Fuß- und Radverkehrsbeauftragter (Planung): Bernhard Gutzmer, Tel. 201-4684, E-Mail: bernhard.gutzmer@stadt.freiburg.de

Radverkehrsbeauftragter (Unterhaltung): Artur Wiestler, Tel. 201-4750, E-Mail: artur.wiestler@stadt.freiburg.de

AMTSBLATT

Redaktion: Presse- und Öffentlichkeitsreferat Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg Telefon 0761/201-1340, 1341, 1345 E-Mail: amtsblatt@stadt.freiburg.de

Verantwortlich: Walter Preker

Verlag: Freiburger Stadtkurier Verlagsgesellschaft mbH Bismarckallee 8, 79098 Freiburg

Herstellung: Freiburger Druck GmbH & Co. KG

Stand: Dezember 2008

Freiburg
I M B R E I S G A U

