

Verkehrswende für Freiburg und die Region!

Der Verkehrsbereich erzeugt in Baden-Württemberg 30% der CO₂-Emissionen. Deshalb können auch in der Region Freiburg die erst kürzlich ehrgeizig erhöhten Klimaziele der Stadt nur unter Einbeziehung des Verkehrsbereiches erreicht werden. D.h. im Wesentlichen durch die Rückführung des Autoverkehrs auf ein menschen-, umwelt- und klimaverträgliches Maß.

Die Verkehrswende bedeutet für den VCD, dass die heute bestehende Dominanz des Autos im Stadtverkehr gewendet wird in den Vorrang des Fuß-, Fahrrad- und öffentlichen Verkehrs. Die Autos sollen nicht verbannt werden, aber sie sollen immer mehr nur noch da eingesetzt werden, wo sie wirklich notwendig sind. Der Modal Split des Gesamtverkehrs in der Stadt Freiburg muss gegenüber heute deutlich weiter in Richtung Umweltverbund entwickelt werden.

Ziele:

- Reduzierung des klimaschädigenden CO₂-Ausstoßes
- Reduzierung von gesundheitsschädigender Feinstaubbelastung
- Mehr Ruhe in Stadt und Region
- Höhere Aufenthaltsqualität im Freien
- Erholsamere Nachtruhe
- Belebte Stadtquartiere und Wohnviertel
- Platz für Fußgänger, Kinder
- Verringerung der Gefahren im Straßenraum
- Leistungsfähige Fahrradinfrastruktur, die eine erforderliche vermehrte Nutzung des Fahrrades möglich, attraktiv und sicher macht.
- Bis 2020 um ein Drittel weniger, bis 2030 nur noch die Hälfte des heutigen Autoverkehrs in Freiburg und der Region

Darüber hinaus muss der motorisierte Individualverkehr (MIV) in Zukunft

- leiser
- langsamer
- platzsparender und
- emissionsärmer werden.

Um diese Ziele zu erreichen, halten wir insbesondere die folgenden Maßnahmen für erforderlich, die Zug um Zug umgesetzt werden sollen. Manche der Maßnahmen greifen notwendigerweise ineinander: So kann der Umstieg vom Auto auf den sog. Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, Fußverkehr) nur gelingen, wenn die erforderlichen Infrastrukturen in ausreichendem Maße ausgebaut werden. Maßnahmen, die Einschränkungen für Kfz-Verkehre bedeuten, wie Reduzierung der Anzahl von Fahrspuren oder Wegfall von Stellplätzen im öffentlichen Raum („push“-Maßnahmen) können nur Erfolg haben, wenn gleichzeitig in ausreichendem Maße alternative Mobilitätsangebote ausgebaut werden („pull“-Maßnahmen).

Wir haben im Folgenden die Maßnahmen in vier Themenblöcke gegliedert, die den vier Diskussionsrunden auf unserer Veranstaltung entsprechen werden.

Fließender Verkehr

Neuer Grundsatz: Der Fuß-, Fahrrad- und ÖPN-Verkehr muss vorrangig fließen, der Autoverkehr muss sich den umweltfreundlichen Verkehren anpassen

- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, Tempo 50 nur für wenige Bündelungsstraßen ohne Wohnbebauung, Ausweisung weiterer verkehrsberuhigter bzw. Tempo 20-Bereiche in sensiblen Wohngebieten.
- Tempo 50 in Hörweite von Siedlungsgebieten (z.B. Autobahnzubringer, Westumfahrung)
- Grüne Welle für mittelschnelle RadfahrerInnen
- Beschleunigung von Stadtbahnen und Bussen durch konsequente Vorrangschaltungen überall sowie Busspuren da, wo nötig
- Umwidmung von Autofahrstreifen zu Fahrrad- und Busfahrstreifen bei 4-spurigen Straßen
- Neues Stadtbahn-Liniensystem, das umsteigefreies Erreichen wichtiger Ziele wie Hauptbahnhof und Bertoldsbrunnen aus allen Richtungen ermöglicht
- Kombination mit Radverkehr durch Ermöglichung der F-Mitnahme in den Stadtbahnen außerhalb der Stoßzeiten, deutliche Senkung der Preise für Fahrradmitnahme
- Reduzierung des motorisierten Lieferverkehrs z.B. durch Einrichtung von anbieterübergreifenden Paketstationen überall in der Stadt und den Ausbau von (E-)Fahrrad-Lieferdiensten
- Ausbau der Infrastruktur für Elektro-Fahrräder und -Fahrzeuge
- Einrichtung von Fahrradaufstellflächen und Fahrradstreifen an allen Ampelkreuzungen
- Kein Ausbau der Auto-Infrastruktur, dafür Ausweitung des ÖPNV-Angebotes

Fußverkehr, Ruhender Verkehr, Quartiersentwicklung

Eine wichtige Voraussetzung für weniger Autoverkehr sind Stadtteile der kurzen Wege, wo die wichtigsten täglichen Bedürfnisse in Fuß- und Fahrrad-Entfernung befriedigt werden können. Stadtteile, wo es sich ohne viel Lärm, Abgase und Unfallgefahren für Jung und Alt gut leben lässt. Auch Stadtteile, die man in der Freizeit nicht verlassen „muss“, um entspannen zu können.

Und da die Hälfte aller Autofahrten kürzer als 6 km ist, gilt es, in den Quartieren Strukturen zu schaffen, die das Umsteigen vom Auto auf Fuß- und Fahrradverkehr deutlich erleichtern.

- Stärkung der Quartierszentren durch eine aktive Liegenschaftspolitik, z.B. durch Aufkauf von Handelsflächen durch die Stadt zur Vermietung an Händler des täglichen Bedarfs, wo nötig
- Einrichtung von ausreichend großen Fußgängerzonen in den Quartieren zur ungehinderten fußläufigen Erreichung von Geschäften, Praxen, Schulen, Kitas etc.
- Rasch schaltende Bedarfsampeln für FußgängerInnen, wo für diese Bedarf besteht
- Wo es zur Verhinderung von Schleichverkehren notwendig ist Sperrung der Durchfahrtsmöglichkeiten für KFZ in Wohngebieten
- Gehwege konsequent für Fußverkehr freihalten, keine Parkplätze mehr auf Gehweg-Flächen
- Einrichtung von sicheren und teilweise überdachten Fahrradabstellplätzen auf bisherigen KFZ-Stellflächen in Bestand-Wohngebieten nach Bedarf der RadlerInnen
- Ausreichend überdachte Fahrradstellplätze an allen städtischen Gebäuden
- Rasche Einrichtung von reservierten CarSharing-Parkplätzen in der ganzen Stadt und Erhöhung ihrer Anzahl nach Bedarf
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet
- Schrittweise Anhebung der Anwohnerparkgebühren auf das Niveau privat vermieteter Stellplätze
- Förderung des autofreien Wohnens durch Herabsetzung des Stellplatzschlüssels, besonders auch um Wohnungen für Menschen mit geringeren Einkommen bezahlbar zu halten
- Planung und Bau neuer Stadtteile als stellplatzfreie Gebiete mit Quartiersgaragen und entsprechende Umgestaltung bestehender Quartiere (bei Ausweisung von Behindertenparkplätzen, Kurzeitparkflächen für Pflegedienste, Lieferfahrzeuge etc.
- Umwidmung bestehender Parkhäuser zu Quartiersgaragen
- Reduzierung der PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum um 5-10% pro Jahr

Freizeit- und Einkaufsverkehr

Da auch in und um Freiburg der Freizeitverkehr mit dem Auto weiter zunimmt, gilt es auch hier sowie für den Einkaufsverkehr wirksame Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen

- Ausweitung der Mitnahmeregelung bei der RegioKarte auf das gesamte Wochenende
- Verpflichtende Kombitickets für alle Veranstaltungen
- Sperrung von vorwiegend dem Freizeitverkehr dienenden Straßen für den Autoverkehr (außer für Menschen mit Behinderungen), Einrichtung von Kleinbusverkehren und E-Bike-Stationen für die Erreichbarkeit betroffener Freizeitziele
- Bessere ÖPNV-Anbindung von Freizeit- und Einkaufseinrichtungen
- Ausweitung der Kombination von ÖPNV und Radverkehr durch Ermöglichung der F-Mitnahme in den Stadtbahnen außerhalb der Stoßzeiten
- Deutliche Senkung der Preise für Fahrradmitnahme im RVF
- Verbot von kostenlosen Kundenparkplätzen
- Einsatz der Stadt Freiburg gegen das geplante Feldberg-Parkhaus und seine Finanzierung über den Skipass durch die ÖPNV-BenutzerInnen

Entlastung an der B31

Eine große Verkehrsbelastung für Freiburg stellt die Durchfahrt auf der B31 dar. Nicht nur die direkten AnwohnerInnen werden durch Lärm, Abgase und Erschütterungen nachhaltig belästigt, auch der innerstädtische Verkehr wird durch diese dominierende Schneise behindert, und der Freizeitwert des Flusses Dreisam wird stark beeinträchtigt.

Der VCD und die anderen regionalen Umweltverbände sehen den Bau eines vierspurigen Autobahntunnels nicht als geeignete Maßnahme an, diese Probleme zu lösen: Der Tunnel würde weiteren regionalen Autoverkehr erzeugen und weiteren Transitverkehr anziehen. Der oberirdische Straßenquerschnitt müsste (für Wartungs- und Notfallsituationen) beibehalten werden. Dadurch und durch den zusätzlichen Zu- und Abfahrtsverkehr im Bereich des „Ganterknotens“ ist eine Entlastung der Umgebung von den Folgen des Verkehrs nicht möglich.

Die Umweltverbände setzen sich seit Jahren dafür ein, dass durch vielfältige kommunale, regionale und überregionale Maßnahmen ohne riesigen finanziellen Aufwand bereits kurz- und mittelfristig die bestehenden Probleme gelöst werden.

Diese Maßnahmen müssen natürlich in Abstimmung mit den Gemeinden der Region erfolgen, die Stadt sollte sich allerdings nicht durch Bedenken von wirksamem Vorgehen abhalten lassen.

- Einführung von Tempo 30 ganztags auf der B31 im Stadtgebiet
- Einbeziehung der B 31 in die Umweltzone.
- Einsatz für eine Aufnahme der Verbindung über den Schwarzwald in die Bemaunung

- Querschnittsreduktion der innerstädtischen B 31 auf durchgehend eine Fahrspur bei Umwidmung der jeweils zweiten (genügend breiten) Spur für den Fahrrad- und (Fern-) Busverkehr
- Trennung der Fahrstreifen durch Grünstreifen, Umbau der Parkstreifen für Aufenthalts- und Bewegungszonen für FußgängerInnen
- Begrenzung des überörtlichen Transitverkehrs durch Pfortnerampeln an den östlichen und westlichen Stadteinfahrten, evtl. beschränkt auf LKW

Diese Liste ist nicht erschöpfend, zeigt aber doch gut auf, in welche Richtung sich eine zukunftsfähige Verkehrspolitik in und um Freiburg entwickeln muss.

Der VCD sucht die Diskussion mit allen Betroffenen und Akteuren in der Region, um möglichst rasch die notwendige Entlastung von Menschen, Umwelt und Klima durchsetzen zu können.

Freiburg, im Mai 2014