

Engagierte Bürger in den Gemeinderat

# Freiburg Lebenswert

## Städtischer Verkehr in Freiburg

Der städtische Verkehr in Freiburg hat verschiedene Aspekte, die verbessert werden müssen. Dabei sollen alle Verkehrsarten gleichwertig, undogmatisch und so behandelt werden, dass ihren Bedürfnissen entsprochen wird:

- Fußgänger
- Radfahrer
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Darüber hinaus gibt es den Durchgangsverkehr und den Ziel- und Quellverkehr mit Ausgangspunkten in Freiburg oder Umgebung.

Zum Durchgangsverkehr: dieser Verkehr findet nahezu ausschließlich in Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung statt und führt mitten durch Freiburg. Und zwar über den Zubringer Mitte (B 31a) und dann durch die Stadt. Er belastet städtische Quartiere außerordentlich, ist aber auch das Ergebnis von Fehlentscheidungen früherer Gemeinderäte. Hier können nur noch Verbesserungen, nicht aber grundsätzliche Änderungen erreicht werden. Diese werden sich vermutlich vorwiegend auf einen besseren Schallschutz für die Anwohner durch Fassadenertüchtigung (Schallschutzfenster) und durch Straßenbelagsverbesserung (Flüsterasphalt) beschränken müssen.

Umfahrung der Innenstadt (Nord-Süd /Süd-Nord): das Tiefbauamt der Stadt hat seinerzeit die Westrandstraße (trägt verschieden Namen) als stadtnahe Umfahrung geplant und so ausgebaut, das diese aufgrund niveaufreier Kreuzungen (Zubringer Mitte, Sundgauallee) staufrei eine schnelle Verteilung des Randverkehrs ermöglichte, um damit über Erschließungsstraßen Gebiete in verschiedenen Stadtgebieten (Gewerbegebiete usw.) schnell zu erreichen. Leider wurde diese gute Idee nicht eingehalten und durch niveaugleiche Kreuzungen, insbesondere vorrangeschaltete Stadtbahnen, aber auch durch ampelgesteuerte Kreuzungen erheblich eingeschränkt. Nun soll eine ampelgesteuerte Stadionzufahrt dieser guten Idee den Rest geben; aus einer Umfahrung wird nun endgültig eine Umstauung mit völlig indiskutablen Folgen. Hier gilt es wachsam zu sein.

Zu den oben genannten Verkehrsarten wurden Einzeldarlegungen erarbeitet und zur Diskussion gestellt.

## Fußgängerverkehr

Der demografischen Entwicklung unserer Bevölkerung muss auch in der Verkehrspolitik Rechnung getragen werden.

Die Zahl der älteren Verkehrsteilnehmer, die sich nur mit Gehstock, Rollator oder Rollstuhl fortbewegen können, steigt stetig. Auch sie brauchen eine Lobby.

Für diese älteren Verkehrsteilnehmer endet oft der Weg schon an der nächsten nicht abgesenkten Bordsteinkante.

Während im Stadtgebiet von Freiburg die Bordsteine an Einmündungen und Kreuzungen größtenteils abgesenkt sind, ist in dieser Hinsicht in einigen Stadtteilen wie Opfingen, Waltershofen und Tiengen noch reichlich Handlungsbedarf.

## Barrierefreiheit und Sicherheit in Fußgängerbereichen

Es muss grundsätzlich mehr Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Menschen mit Behinderungen aller Art, Senioren mit Gehhilfen, Kinder und Kleinkinder im Kinderwagen genommen werden, damit sie ungehindert und gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilnehmen können. Barrierefreie Mobilität verschafft Autonomie und ist die Basis für Gleichberechtigung und Selbstbestimmung, verbessert die Lebensqualität und macht die Umwelt der Stadt Freiburg lebenswerter.

Konkrete Ziele und Maßnahmen:

- ❖ Fußgängerbereiche und Gehwege sollten breit genug, Steigungen und Gefälle dürfen nicht zu steil sein, Bordsteine müssen so abgesenkt werden, damit jeder Mensch mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Kinderfahrrad im Verkehr sich sicher fühlt. Die Fußgängerbereiche sollten besser von den befahrenen Flächen abgegrenzt werden.
- ❖ Gehwege sollten Beläge haben, die eine feine Oberfläche aufweisen. Rasengitterstäbe, Pflasterungen und Kieswege eignen sich nicht zum Befahren mit Rollstühlen.
- ❖ Blinde oder sehbehinderte Menschen sollten sich ohne Einschränkungen fortbewegen können. Deshalb Kennzeichnung von jeglichen Hindernissen, z.B. Reklametafeln so hoch montieren, dass sie keine Gefahr für Sehbehinderte darstellen. Kleiderständer oder parkierte Fahrräder und Autos sollten im Bereich eines Gehweges vermieden, Baustellen im Fußgängerbereich sollen deutlich kennzeichnet werden.

- ❖ Verkehrsflächen von Radfahrern und Fußgängern sollten wahrnehmbar von einander getrennt werden.
- ❖ Grundsätzlich sollte bei Fußgängerampeln und bei Zebrastreifen ein Tempolimit von 10 bis 30 Km je nach Verkehrsstruktur vorgeschrieben werden.

Bei künftigen Verkehrsplanungen, Straßenbau und Stadtentwicklung Stadt Freiburg sollte die Umsetzung dieser Maßnahmen Vorrang haben, da alle Verkehrsteilnehmer die gleichen Rechte haben.

Engagierte Bürger in den Gemeinderat

Freiburg Lebenswert

tritt dafür ein,

- bei baulichen Maßnahmen insbesondere die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen berücksichtigt werden,
- ebenso gilt dies für Personen mit Sehbehinderungen,
- Ampelsteuerungen so gestaltet werden, dass auch älteren Menschen ein Überqueren von Fahrbahnen gefahrlos möglich ist.

## Radfahrverkehr

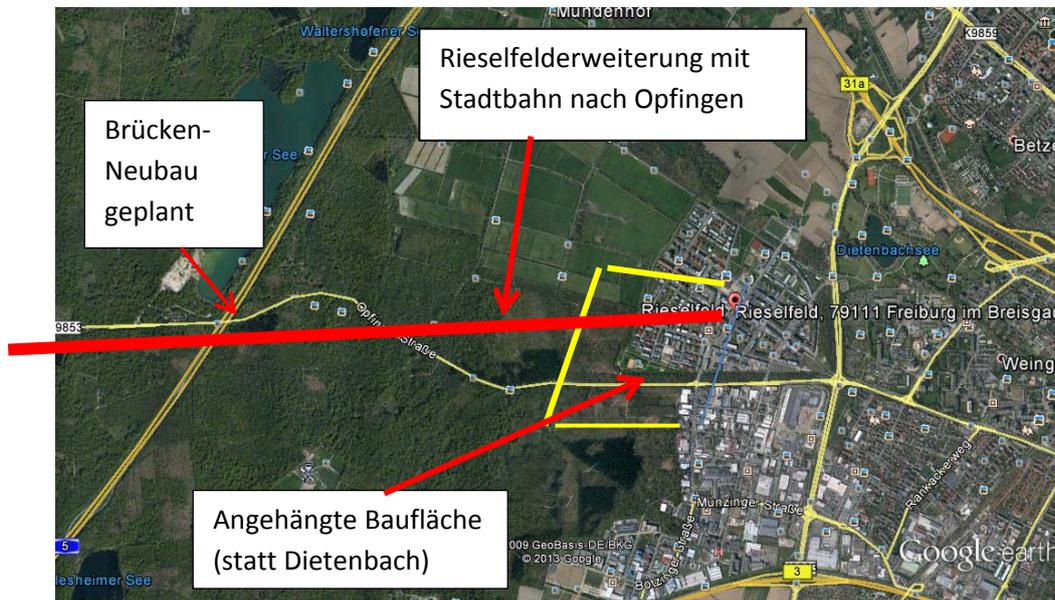
Die Entwicklung des Radfahrverkehrs ist eine Herausforderung für die Freiburger Verkehrspolitik, die mit dem Radverkehrskonzept 2020 und dem Rad-Vorrang-Netz reagiert hat und das ist zu begrüßen.

Allerdings reichen die vorgesehenen Investitionen wohl bei weitem nicht aus, um den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr so zu erhöhen, wie sich die Stadtverwaltung das wünscht schon gar nicht, wenn so kostspielige Prestigebauten wie die Rampe an der Haslacher Straße oder die Brücke über die Ferdinand-Weiß-Straße finanziert werden, die angesichts noch fehlender Trassenabschnitte keine Priorität hatten.

Eine große Rolle spielt die Sicherheit. Das Tragen eines Fahrradschutzhelms sollte selbstverständlich und die Ausrüstung der Fahrräder verkehrssicher (Beleuchtung/Bremsen) sein. Eine weitere Voraussetzung ist der Zustand der Radwege. Dafür gibt es ein Negativbeispiel. Der Dreisamufierweg wird sowohl von Fußgängern als auch von Radfahrern in beiden Richtungen benutzt. Dass die Gefahr auf diesem Uferweg sehr groß ist, belegen eine ganze Reihe Unfälle mit Verletzten.

Der schnellstmögliche Ausbau des nördlichen Dreisamufierweges für Fußgänger könnte hier Entlastung bringen.

## Erweiterung des Stadtbahnnetzes



*Erweiterung des Stadtbahnnetzes*

Um künftig auch andere Stadtteile besser mit der Kernstadt zu verbinden gerade und auch wegen der älter werdenden Bevölkerung sollten folgende Stadtteile angeschlossen werden:

1. St. Georgen (EW ca. 11.700) über die Munzingerstraße
2. Tunibergstadtteile (EW 12.700) über Opfingen sowie Merdingen etc.

Die Stadtbahn nach St. Georgen ist schon längere Zeit im Gespräch. Leider wurde es versäumt beim Neubau der Umfahrung, den Anschluss an die Munzingerstraße vorzubereiten (Brückenbau!)

Wie bekannt, wird demnächst das dritte und vierte Güterbahngleis parallel zur Autobahn gebaut. Alle Brücken zu den Tunibergstadtteilen müssen NEU errichtet werden. Daher gibt es die große Chance auch für eine Stadtbahn Brücken einzuplanen. In Richtung Opfingen bietet es sich besonders gut an, da durch eine maßvolle Erweiterung der Rieselfeldbebauung nach Westen (siehe Skizze) die vorhandene Infrastruktur genutzt werden kann und die Verlängerung der Stadtbahn etwa 20.000 EW erreichen würde (P+R).

Planungen sollen zukünftige Möglichkeiten eröffnen und günstige Augenblicke nutzen (Neubau der Güterbahn wird kommen!!).

# Kreisverkehr statt Ampelanlagen

## Kreisverkehr als Element moderner Verkehrsführung

In Freiburg ist die Anzahl an modernen Kreisverkehren gering. In Freiburg gibt es viele Ampelanlagen die entweder völlig entfallen oder durch Umgestaltung zu Kreisverkehren mit besserer Verkehrsführung gemacht werden können. Während Umlandgemeinden dies schon lange erkannt haben, hinkt die Stadt Freiburg mit dieser Erkenntnis völlig hinterher. Offensichtlich gibt es im Gemeinderat wenige Personen, die solche Erkenntnisse einbringen können. Zudem wird durch kurze oder nahezu kaum vorhandene Haltezeiten der CO<sub>2</sub>-Ausstoß wesentlich verringert!

Kreisverkehr macht viele Kreuzungen schneller und sicherer. Der Kreisverkehr ist für viele Kreuzungen die ideale Lösung der Verkehrsführung. Er bietet ein hohes Maß an Sicherheit, führt - weil er nie "rot" zeigt - selten zum Stau und ist im Vergleich zu Ampelanlagen sehr preiswert im Unterhalt. Dies gilt jedoch nur dann, wenn er richtig konzipiert und am richtigen Ort eingesetzt wird. Besonders sicher ist der sogenannte kompakte Kreisverkehr innerhalb der Stadt, der nur eine Fahrspur aufweist. Seine volkswirtschaftlichen Unfallkosten liegen nach Untersuchungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung im Verband der Schadenversicherer (VdS) um rund 40 Prozent niedriger als bei herkömmlichen Kreuzungen. Als Vorteile gegenüber einem vorfahrtsgeregelten Verkehrsknoten gelten z.B. bessere Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsverminderung, bei gleichzeitiger Verstetigung des Verkehrsflusses: die Durchlassgeschwindigkeit oft höher als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Weitere Vorteile sind eine überschaubarere Verkehrslage, bessere Wirtschaftlichkeit durch die verteilende Wirkung und besserer Umweltschutz durch weniger Abgase und Lärm. Hinzu kommen geringer baulicher Aufwand und geringere Wartungskosten gegenüber einer Ampellösung.

Engagierte Bürger in den Gemeinderat

Freiburg Lebenswert

tritt deshalb für eine Überprüfung aller Kreuzungen ein, die für einen Kreisverkehr geeignet erscheinen, damit

- der Verkehr flüssiger abläuft,
- unnötige Standzeiten und damit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert werden,
- die Verkehrssicherheit erhöht wird,
- die Unterhaltungskosten reduziert werden.

## Straßenverkehr: Die Ampel ein Auslaufmodell

Freiburgs Stadtverwaltung hat im Laufe der Zeit einen Ampelwald errichtet und damit nach Meinung vieler Verkehrssachverständiger auf eine Ein-richtung von Gestern gesetzt:

Deutschland habe lange auf Ampeln gesetzt, sagt der Duisburger Verkehrsforscher Michael Schreckenberg. Dabei spreche vieles gegen die Lichtzeichenanlagen, darunter die Kosten, das Gefahrenpotential und der Nutzen. Schreckenberg sagt: "Etwa 30 bis 50 Prozent der Ampeln könnten bedenkenlos ersetzt werden." Und weiter: Vielerorts sei die Installation einer Ampel nicht richtig überdacht worden, kritisiert der Wissenschaftler. Außerdem seien die meisten eigenwillig geschaltet. "Die 'Grüne Welle' funktioniert nicht richtig." So auch in Freiburg wie wir meinen, trotz gegenteiliger Gutachten, Auftraggeber die Stadtverwaltung. Staus auf allen Achsen: Westrandstraße, B 31, Stephan-Meier-Straße . Insbesondere die dogmatisch geregelte Vorrangschaltung der Stadtbahnlinien erhöht damit ganz erheblich den CO2-Ausstoß (Westrandstraßen, B 31a).

Ampelanlagen entmündigen den Bürger und führen zu hilflosen Reaktionen bei deren Ausfall. Zudem verursachen sie Errichtungs- und Unterhaltungskosten in erheblichem Umfang.

Engagierte Bürger in den Gemeinderat

Freiburg Lebenswert

will deshalb

- eine Überprüfung aller Ampelanlagen auf deren Erforderlichkeit,
- Reduzierung der absoluten Vorrangschaltung der Stadtbahn auf ein erträgliches Maß,
- Einrichtung von Zebrastreifen,
- Ersatz durch Kreisverkehre.

## Schilderwald abbauen

Die Masse der vorhandenen Verkehrsschilder sorgen für Verkehrsverwirrung und nicht für Verkehrssicherheit. Fachleute schätzen, ein Drittel der Schilder auf Freiburgs Straßen sind überflüssig.

Es gibt Gemeinden, die den Schilderwald „gerodet“ haben, allen voran die niedersächsische Gemeinde Bohmte bei Osnabrück. Die erste deutsche Gemeinde ohne Verkehrsschilder im Zentrum.

Auch Freiburg kann ein Zeichen setzen gegen den immer mehr ausufernden Schilderwald. Im Rahmen einer Ortsbegehung durch die Verkehrsbehörde, der Verkehrspolizei und der Planungsstellen der Stadt sollten die überflüssigen, unübersichtlichen und unsinnigen Schilder unter Bürgerbeteiligung festgestellt und deren Entfernung in die Wege geleitet werden.

Die Folgen wären ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und die Einsparung öffentlicher Mittel.

Engagierte Bürger in den Gemeinderat

Freiburg Lebenswert

fordert daher,

- Überprüfung aller Verkehrszeichen innerhalb Freiburg auf Erforderlichkeit

## Eine Autobahn durch Freiburg: nein danke!

Der jetzige Gemeinderat der Stadt Freiburg hat die Entscheidung getroffen, durch die ( kleine) Stadt Freiburg eine Autobahn zu bauen, nach Auffassung der Fraktion der Grünen lediglich ein reine Formalie: aus gelben Schildern werden eben blaue (siehe Amtsblatt vom 19. Juli 2013)!

Zu Bundesautobahnen sagt das Gesetz, hier das Fernstraßengesetz in § 1 Abs. 3 folgendes:

(3) Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. Sie sollen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.

Zudem sind die Trassierungselemente einer Autobahn regelmäßig andere als die einer Bundesstraße. Aber wie dem auch sei: beschlossen wird vordergründig eine „Sackautobahn“, langfristig aber die Grundlage für eine Autobahn durch das Dreisamthal! Mit möglichem umfangreichem Schwerlastverkehr, denn eine gut ausgebaute Straße zieht Verkehr an. Und eine der Folgen wird sein: der für die klimatischen Verhältnisse in der Stadt Freiburg wichtige „Höllentäler“ wird durch die Abgase dieses Verkehrs angereichert und büßt einen Teil seiner

Frischluftqualität ein. Eine grandiose Fehlentscheidung des Freiburger Gemeinderates.

Engagierte Bürger in den Gemeinderat

Freiburg Lebenswert

meint keine Autobahn durch Freiburg, weil

- mit einer erheblichen Zunahme des Durchgangsverkehrs, namentlich des Schwerlastverkehrs, zu rechnen ist,
- erhöhte Abgasbelastungen im Dreisamtal entstehen,
- der Höllentäler wesentlich seine Frischluftqualität einbüßt und
- mit erheblichen Staus gerechnet werden muss.