



MOBILITÄTSWENDE IN FREIBURG ZIELE UND MAßNAHMEN BIS 2025

Positionspapier der Grünen im Freiburger Gemeinderat

6. Februar 2020



**DIE GRÜNEN
im Freiburger
Gemeinderat**

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für Teilhabe, Beschäftigung und Wohlstand in unserer Stadt. Leider verursacht sie durch den motorisierten Verkehr zahlreiche negative Umwelteinwirkungen wie Flächen- und Ressourcenverbrauch, Emission von Luftschadstoffen und Lärm. Die Mobilität unserer Bürger*innen erachten wir als wichtiges und erhaltenswertes Gut. Als Stadtgesellschaft stehen wir vor der Herausforderung, Mobilität so zu gestalten, dass die Umwelt und Lebensqualität von Menschen dabei nicht weiterhin massiv beeinträchtigt wird.

Jahr für Jahr kommen Besucher*Innen aus ganz Europa und Übersee, um aus Freiburg Ideen für eine nachhaltige und umweltfreundliche Stadtentwicklung mitzunehmen. Freiburg hat für diese Politik viele Preise erhalten. Im letzten Befragungsergebnis zum Mobilitätsverhalten der Bundesregierung zeigen sich Freiburger Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen überdurchschnittlich zufrieden mit der Verkehrssituation in ihrer Stadt.¹ Alles also im grünen Bereich?

In Freiburg werden zwar mittlerweile 80 % der Wege innerhalb des Stadtgebiets mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, also zu Fuß, dem Rad, dem Bus oder der Bahn zurückgelegt (Umweltverbund) ² - aber diese Berechnung schließt weder den Pendler*innen-, noch den durchfahrenden Verkehr mit ein. Mit ca. 68.000 Einpendler*innen und ca. 25.000 Auspendler*innen pro Tag³ und kontinuierlich steigendem PKW und Schwerlastverkehr auf der B 31⁴ besteht hier dringender Handlungsbedarf. Auch die Zahl der neu zugelassenen PKW steigen in Freiburg jährlich (2018: 397 PKW/ 1000 Einwohner*Innen).⁵ Und dazu kommt noch der Güter- und Personenfernverkehr, ein großer Faktor für den ungebremsten Ausstoß klima- und gesundheitsschädlicher Gase (CO₂, NO_x), auch in Freiburg.

Bisher ist es das vom Gemeinderat beschlossene Ziel, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. In unserem Wahlprogramm fordern wir - wie es auch Fridays for Future und andere Umweltaktivisten tun - deutlich früher klimaneutral zu werden. **Klimaneutralität ist aber ohne eine**

¹ Mobilität in Deutschland 2017. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf, abgerufen am 28.1.2019. S 51.

² <https://www.freiburg.de/pb/231648.html>, abgerufen am 27.1.2020

³ Statistisches Jahrbuch der Stadt Freiburg 2019, S. 88.

⁴ <http://www.dreisamufer.de/aktuell.html>, abgerufen am 28.1.2020

⁵ Statistisches Jahrbuch der Stadt Freiburg 2019, S. 95.

echte Mobilitätswende nicht zu erreichen. Ganz „nebenbei“ gewönne unsere Stadt durch eine Mobilitätswende auch an Lebensqualität - bessere Luft, mehr Freiräume und Sicherheit seien hier exemplarisch genannt. Auch deshalb wollen wir umweltschonende und klimaneutrale Mobilität weiter ermöglichen und fördern.

Dabei werden positive Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund nicht ausreichen. Der Autoverkehr muß deutlich unattraktiver werden, deshalb sind eine neue Aufteilung des Straßenraums und Parkraumbewirtschaftung wichtige Instrumente für eine relevante Erhöhung umweltfreundlicher Mobilität.

Unser **Zwischenziel** ist es, den Ausstoß klimaschädlicher Gase im Freiburger Straßenverkehr (NO_x, CO₂) und die Feinstaubbelastung der Bevölkerung **bis 2025 um 50%** zu reduzieren und unsere Stadt dabei noch lebenswerter zu machen. In der Zentralstadt und in den Quartieren soll der rollende und ruhende motorisierte Individualverkehr dazu nennenswert reduziert werden.

1. Mobilität weiter denken & ambitionierte Ziele verfolgen

Wir sind der Auffassung, dass Freiburg die Verteilung der öffentlichen und der Mobilität gewidmeten Flächen innovativ gestalten muß. Auch im Straßenbild soll sich widerspiegeln, dass mehr als 80% aller Wege in der oder durch die Stadt ohne Auto zurückgelegt werden. Menschen, die Zu-Fuß -Gehen und Fahrradfahren sollen auf Freiburger Fuß- und Radwegen bequem neben einer anderen Person gehen und sich mit ihr unterhalten können. Nachhaltige Mobilitätsformen müssen in der Straßenplanung bevorzugt und mit mehr Raum bedacht werden. Wie im Kurzgutachten des Instituts für Energie und Umweltforschung vorgeschlagen, fordern wir ein **Handlungsprogramm „Mobilität und Klimaschutz“**.

Diese soll als **„Regionale Mobilitätsstrategie“ bis Ende 2021** beschlossen werden und möglichst die umliegenden Gemeinden mit hohem Pendler*Innenaufkommen einschließen. Folgenden Themen sollen darin besondere Beachtung geschenkt werden:

- Dem **Bau des Stadttunnels** und der damit einhergehenden menschengerechten Gestaltung eines Dreisamboulevards sowie der Steuerung des Durchfahrts- und Güterverkehrs durch die Stadt
- Chancen der **Multimodalität**: Unterschiedliche Verkehrsmittel klug vernetzen durch geeignete Umsteigepunkte und digitale Systeme, wie z.B. Mobilitätsapps, insbesondere für Pendler*Innen
- **Neuverteilung öffentlicher Flächen**: weg vom Vorrang für motorisierten Individualverkehr hin zur fahrrad- und fußverkehrsfreundlichen, lebenswerten Stadt
- **Parkraummanagement**: vorhandene Garagenplätze zugunsten lebenswerter, autofreier Quartiere nutzen, flächendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze im Straßenraum
- **Umstieg auf den Umweltverbund fördern**: kreative Ideen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und Förderung CO2 neutraler Antriebsformen
- der Gesundheit förderliche Mobilitätsformen sollen im Stadtraum Vorrang gegeben werden.

Freiburg wird stark vom fahrenden und ruhenden Verkehr dominiert - das geht nicht nur zu Lasten der Klimaziele, sondern beeinträchtigt auch Lebensqualität und Gesundheit. Wie Freiburg ohne diesen Verkehr aussehen könnte und welche Chance der Umstieg auf ÖPNV und nicht- oder leichtmotorisierte Verkehrsmittel bietet, wollen wir für die Freiburger*innen erlebbar machen. Mit modellhaften, temporären und wiederkehrenden Projekten wie z.B.

- einem **autofreien Sonntag im Vierteljahr**
- **autofreien Quartieren**
- sowie **Veranstaltungen im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität** jeden September.⁶

2. Rascher Ausbau des ÖPNV: Neue Linien, höhere Takte, mehr Komfort

Um den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern muss zügig mit Planung und Bau neuer Straßenbahnlinien begonnen werden. Dies wird ohne massive Förderung durch Bund und Land nicht umzusetzen sein. Die Verkehrsbetriebe in der Stadt und in der Region sind

⁶ Das Umweltbundesamt informiert ausführlich darüber: <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>. Abgerufen am 28.1.2020.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN STADTRATSFRAKTION FREIBURG

finanziell am Limit. Zusammen mit den vielen jungen und alten Unterstützer*innen einer Mobilitätswende, wollen wir den **Druck auf die Entscheidungsträger*innen auf Bundes- und Landesebene massiv verstärken.**

Es bedarf intelligenter Finanzierungsmodelle: Für **City Maut oder Nahverkehrsabgabe** und weitere Initiativen zur Erweiterung der Finanzierung des Umweltverbundes wollen wir uns bei Land und Bund stark machen.

Wir müssen jedoch für einen weiteren Ausbau auch gerüstet sein: Damit es Geld von Bund und Land geben kann, muss die Stadt ihre Planungen vorantreiben. In Freiburg betrifft dies vorrangig:

- Die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler bis zum dortigen Bahnhof und eine Linie für den neuen Stadtteil Dietenbach
- Die Fortsetzung der Straßenbahnlinie von Littenweiler zum Kappler Knoten
- Die Fertigstellung der vollständigen Linie zur Neuen Messe (fehlendes Teilstück vom Friedrichring zur Berliner Allee)
- Den Anschluss von St. Georgen an das Straßenbahnnetz (Machbarkeitsstudie)

Ebenfalls notwendig ist ein Sprung bei der **Erweiterung der Infrastruktur für die Stadtbahn ins Umland.** Diese wollen mit den regionalen Institutionen und dem Land für die Bahninfrastruktur zielgerichtet geplant werden:

- Die Anbindung von Gundelfingen, von Umkirch und der March
- Die Anbindung der Tuniberg-Gemeinden
- Der Ausbau der Breisgau S-Bahn

Schnellbusse sollen als Übergangslösung oder Alternative in Betracht gezogen werden.

Neben neuen Linien muss das Angebot auch auf den bestehenden Linien besser werden. Auch überfüllte Bahnen und fehlender Komfort sind Umsteigehindernisse. Wir fordern daher:

- Höhere Takte zu Stoßzeiten
 - Ausbau des Angebots an Randzeiten, z.B. für Arbeitnehmer*innen in Schichtbetrieben oder in der Gastronomie, oder auch um verlässlich wichtige Bahnverbindungen zu erreichen.
-

- die **Einrichtung von Vorrangspuren für Busse und Taxis** auf staugefährdeten Strecken. Zu prüfen sind Ausnahmegenehmigungen für Handwerksbetriebe, Pflegedienste u.ä.;
- Umstieg auf Elektrobusse

3. Vision Zero: Sicherheits-Offensive für den Fuß- und Radverkehr

Die ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr bestimmte Wiwili-Brücke in Freiburg wurde 2018 von 3.777.640 Fahrradfahrenden überquert. Im Schnitt fuhren also täglich 10350 Radler*Innen über die Brücke⁷ und toppten damit alle Rekorde der Vorjahre. Die letzte Bürgerumfrage bestätigt das Bild der Fahrradstadt Freiburg. Unabhängig davon, ob es sich um Wege zu Arbeit oder Schule, um persönlichen Erledigungen oder Freizeitaktivitäten handelte. Das Fahrrad wurde stets als erstes Verkehrsmittel der Wahl genannt, wenn Freiburger*Innen unterwegs sind.⁸

Bedauerlicherweise nehmen in Freiburg die Unfälle mit Fußgänger*Innen und Radfahrer*Innen bei Zusammenstößen mit LKWs und PKWs zu.⁹ Dabei werden Menschen verletzt oder sogar getötet. Mobilitätspolitik soll von den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer*Innen bestimmt werden und deren Interessen und Bedürfnisse ins Zentrum stellen. Wir schlagen deshalb vor:

- **„Vision Zero“** vom Gemeinderat als Vorgabe an die Verwaltung zu beschließen. „Keine Toten mehr im Straßenverkehr“ ist dabei das Leitziel für alle Entscheidungen.
- Als rasche Maßnahmen sollen Schwachpunkte über Gefahrenstellen für Fahrrad- und Fußgänger*innen-Verkehr systematisch abgearbeitet werden.
- **Tempo 30 als Norm-/Regelgeschwindigkeit** im gesamten Stadtgebiet und zu jeder Tageszeit (begründete Ausnahmen im Einzelfall möglich).
- Die **Grüne Welle für RadfahrerInnen, desgleichen für Fußgänger*Innen** an Haltestellen und Ampeln.

⁷ Statistisches Jahrbuch der Stadt Freiburg 2019. S. 121.

⁸ Ergebnisse der Befragung der Freiburger Bürgerinnen und Bürger 2018. S. 103.

⁹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Freiburg 2019. S. 116.

4. Lebenswerte Quartiere: kreative Nutzung des Straßenraums

Wir wünschen uns eine Stadt, die Kindern, die allein oder mit Freund*Innen in die Schule gehen, Menschen, die zu Fuß gehen, Fahrrad fahren oder sich nachbarschaftlich begegnen wollen, ansprechenden, sicheren und ausreichenden öffentlichen Raum zur Verfügung stellt. In Autos oder öffentlichen Verkehrsmitteln kann man bequem nebeneinander sitzen und sich unterhalten. **Im Umkehrschluss sollte man auch zu Fuß oder mit dem Rad sicher neben einer anderen Person gehen oder radeln und sich dabei unterhalten können.**

Um dies zu erreichen, wollen wir **den verfügbaren öffentlichen Raum sukzessive neu verteilen**. Ziel soll sein, den stehenden Verkehr zu reduzieren und den Straßenraum soweit wie möglich von Autos zu befreien.

Folgende Maßnahmen können diesem Ziel dienen:

- **Ausbau von Sharing Modellen für Autos und (Lasten) Räder**, die den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsmodelle erleichtern.
- **Parkraumoffensive** für Fahrräder (auch mit Anhänger) und Lastenräder, evtl. auch Parkhäuser
- Flächendeckende Service Points für Fahrräder
- **Offensive für sichere und spielbare Schulwege**
- **Autofreie Modellquartiere**
- **Ansprechende Fußwege** mit Platz für Begegnung und zum Ruhen, beispielsweise Fußvorrangrouten
- **Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**
 - Leere Garagenstellplätze (privat und öffentlich) sollen in einem Leerstandskataster aufgenommen werden. Autos sollen dann von der Straße in die Garagen. Über einen Preisabstand zwischen Garagenparken und Parken im öffentlichen Raum kann dazu ein Anreiz geschaffen werden.

Kommunal gibt es zur Parkraumbewirtschaftung leider noch wenig Handlungsspielraum. Darum wollen wir uns auf Bundes- und Landesebene dafür einsetzen, dass Kommunen die Gebühren für das Bewohner*innenparken selbst festsetzen können. Auch für eine kommunale Entscheidungsbefugnis über die Stellplatzverordnung von nachzuweisenden Mindeststellplätzen hin zu Maximalstellplätzen (wie zum Beispiel Basel) werden wir uns einsetzen.

5. City Logistik: nachhaltiger Warenverkehr auf der letzten Meile

In der Freiburger Innenstadt ist ein hoher Anteil der Kfz-Fahrten dem Lieferverkehr zuzuordnen.¹⁰

Die Umsetzung innovativer Distributionsstrategien und der Einsatz kleinerer und flexibel einsetzbarer Zustellfahrzeuge sind in Freiburgs Innenstadt mit ihrem vergleichsweise kleinteiligen Einzelhandel gut möglich.

Der Zulieferungs-, Wirtschafts-, und Warenverkehr auf der letzten Meile soll zukünftig, so weit möglich, nachhaltig und verbrennungsmotorfrei erfolgen. Wir streben an, dass ein Großteil der in Freiburg ausgelieferten Waren an Einzelhändler und Gastronomie durch Lastenfahräder transportiert werden. In einem **City-Logistik-Konzept** soll aufgezeigt werden, wie dies in Freiburg umsetzbar ist. Vonnöten sein werden hierfür:

- Einrichtung von City Hubs (Distributonszentren) auf innenstadtnahen Parkplätzen/ Freiflächen
- Vernetzung von Handel, Logistikunternehmen, Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Verkehrsplanung.
- Erweiterte Zeitfenster für die Belieferung durch Lastenräder innerhalb der Fußgängerzone

6. Alternative Antriebsformen: CO2-neutraler und nachhaltiger Verkehr

Eine Dekarbonisierung des Verkehrs erfordert die Nutzung anderer Antriebsarten und verbesserte Speichertechnologien. Jegliche CO2-neutrale Antriebsart muss durch erneuerbare Energiequellen gespeist werden und darf nicht andere Nachhaltigkeitsziele gefährden. Der Verbrauch von knappen Ressourcen, umweltschädliche Produktion und die Recyclebarkeit müssen mit einkalkuliert werden.

Eine Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge macht zwingend notwendig, dass diese klein, leicht und nicht hochmotorisiert sind, andernfalls werden die aufwendigen Batterien zu groß. Wir wollen Freiburg als Standort für Forschung und Pilotprojekte dafür profilieren.

¹⁰ R & T Verkehrsplanung: Masterplan Green-City Freiburg im Breisgau Maßnahmen zur Luftreinhaltung, S. 24.

Als einen Beitrag zur Verkehrswende wollen wir die **Rahmenbedingungen für die Nutzung von elektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen in der Stadt und in der Region massiv verbessern**. Ziel ist es, weite Teile des Kfz-Verkehrs auf lokal emissionsfreie bzw. emissionsarme Antriebstechnologien umzustellen. Deshalb wünschen wir für Freiburg eine Infrastruktur, die E-Mobilität (Batterie und Brennstoffzelle) möglich macht. Begünstigen können wir diese Entwicklung durch:

- Förderung von E-Car-Sharing und E-Taxen
- Förderung von E-Zweirädern
- Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Vorgaben für E-Mobilität im Städtebau

7. Verkehrsbeziehungen zum Umland: Pendler*innen, Einkäufer*innen und Erholungssuchende

Die bisherigen Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zielten - erfolgreich- auf das Verkehrsverhalten der Freiburger*Innen ab. Insbesondere der Berufsverkehr wird jedoch von Pendler*Innen überlagert. Auch Tourist*Innen aus dem in- und ausländischen Umland zieht Freiburg an. Leider ist das Fahren mit dem eigenen PKW so billig, dass oftmals die Anreize fehlen, auch im Freizeitverkehr die zum Teil umständlichen Alternativen zu nutzen. Auf Bundesebene wollen wir uns deshalb dafür einsetzen, dass die Nutzung klimaschädlicher Fahrzeuge höher bepreist wird.

Mobilität zwischen Freiburg und der umliegenden Region soll auch ohne privaten PKW möglich und bezahlbar sein. Dringend notwendig ist die **Verbesserung umweltfreundlicher Verkehrsverbindungen des Umlands**. Dazu gehört auch, die Kombination verschiedener Verkehrsmittel zu erleichtern (Multi-Modalität). Wir streben eine zügige Umsetzung der weiteren Ausbaustufen der Breisgau S Bahn und des VAG Netzes an (s. Punkt 2).

Die existierenden P+R-Anlagen sind überlastet. An den meisten Anlagen ist die Stellplatzverfügbarkeit bereits ab dem frühen Morgen stark eingeschränkt. P&R Anlagen im Umland

existieren, werden jedoch kaum beworben. Auch beim Ausbau der Radschnellwege besteht dringender Handlungsbedarf.

Die Betriebe in der Region können durch betriebliches Mobilitätsmanagement ihre Mitarbeiter*innen zur Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel bewegen.

Wir werden uns einsetzen für

- Den Ausbau von weiteren Fahrrad-Schnellwegen von bis zu 20 km ins Umland, die auch von allen sicher genutzt werden können.
- Den massiven Ausbau des ÖPNV und der Stadtbahn
- Vernetze Multimodalität in Kooperation mit dem Umland
- Ausbau der P+R-Kapazitäten im Stadtgebiet und im Umland, Prüfung von Palettenbauten
- Ein P+R-Informations- und Leitsystem
- Ausbau der Bike+Ride-Kapazitäten im gesamten Stadtbahnnetz
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

8. Gesundheitsförderliche Mobilität

Der Ausbau qualitativ hochwertiger Rad- und Fußwege motiviert Menschen dazu, diese auch zu nutzen. Selbst die Weltgesundheitsorganisation sieht deren Ausbau als wichtigen Schritt zur Förderung eines gesunden Lebensstils.¹¹ Die Förderung von Rad- und Fußverkehr hat nicht nur direkte positive Auswirkungen auf die Gesundheit des/der Radfahrenden und zu-Fuß-Gehenden. Die damit einhergehende Reduktion des Autoverkehrs trägt auch zu Lärm- und Emissionsminderung und somit zur gesamtstädtischen Gesundheit bei. Autoverkehr ist in Städten der größte Lärmfaktor und konstanter Lärm wirkt sich negativ auf Körper und Geist aus.¹² Je höher der Anteil an Radfahrer*Innen und Fußgänger*innen in der Stadt, desto geringer ist auch die Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall mit Fahrrad verwickelt zu werden.¹³

¹¹ <https://www.who.int/sustainable-development/transport/strategies/walking-cycling/en/>, abgerufen am 28.1.2019.

¹² <https://ecf.com/news-and-events/news/how-cycling-makes-you-healthier-and-happier>, abgerufen am 28.01.2020.

¹³ Promoting cycling. Changes to expect. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/promote_cycling_and_bicycle_helmets_or_not/promoting_cycling_changes_to_expect_en#_4.1.2_Effects_on Abgerufen am 28.1.2020.

Wer regelmäßig Rad fährt spart sich den Weg ins Fitnessstudio. Wer drei- bis viermal pro Woche 30 bis 45 Minuten mit dem Rad fahre fördert sein Herz-Kreislauf-System, stärkt die Muskulatur in Beinen, Gesäß, Rücken und Nacken und hält den Bewegungsapparat in Schuss.¹⁴

Der Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur fördert Fuß- und Radverkehr und im Umkehrschluss die Gesundheit. Ziel ist es, auch den Autoverkehr in der Stadt sukzessive zu reduzieren. Der Einfluss von NO₂ auf die menschliche Gesundheit ist durch zahlreiche Studien wissenschaftlich belegt: Schleimhäute und Atemwege werden angegriffen, ein Zusammenhang zwischen einer Langzeitexposition gegenüber NO₂ mit Lungenerkrankungen und vorzeitiger Mortalität ist erwiesen.¹⁵

Wir wollen die Gesundheit der Freiburger*Innen durch den Ausbau aktiver Mobilität fördern sowie Feinstaub- und Stickoxidbelastung durch Reduktion/Verlangsamung des Autoverkehrs auf ein Minimum zurückdrängen. Alle in den oberen Kapiteln genannten Maßnahmen machen die Stadt nicht nur lebenswerter - sie macht deren Bewohner*Innen auch gesünder.

9. Von Anderen lernen

Wir begrüßen, dass sich Freiburg aktiv an zahlreichen Netzwerken zu nachhaltiger Mobilität beteiligt. Wir wünschen uns eine Ausweitung dieser Austauschmöglichkeiten, weil wir der Überzeugung sind, dass auch wir von Anderen lernen können.

Wir schlagen vor, dass die Stadt eine **Fachkonferenz „Zukunft der Mobilität in Freiburg“** veranstaltet. Mit Expert*innen aus anderen Städten und Ländern sollen umweltfreundliche und innovative Mobilitätsmodelle vorgestellt, diskutiert und ihre Übertragung auf die Stadt Freiburg untersucht werden. Die Erkenntnisse zu Zielen und Maßnahmen sollen auch in die Regionale Mobilitätsstrategie einfließen und damit die Mobilitätswende beschleunigen.

¹⁴ Achim Schmidt von der deutschen Sporthochschule im SZ Interview vom 2. Mai 2014: <https://www.sueddeutsche.de/gesundheit/gesundheits-taeglich-zur-arbeit-strampeln-so-gesund-ist-radfahren-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-140408-99-06587>, abgerufen am 28.1.2020.

¹⁵ Luftreinhalteplan Freiburg. 3. Fortschreibung 2/2019. S. 53 f.
