

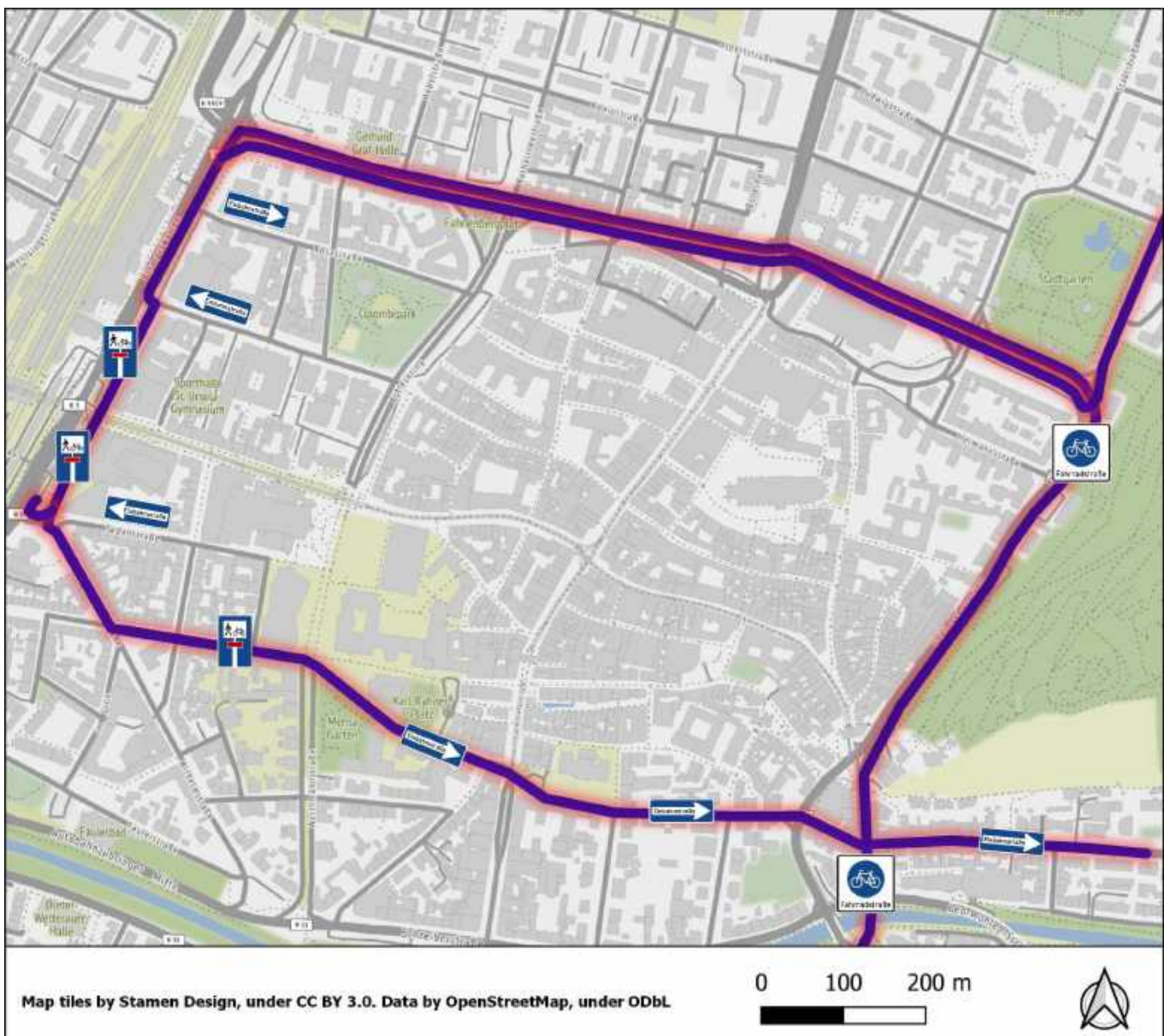
Fuß- und Fahrradring

für Freiburg



FUSS- & RAD
ENTSCHEID
FREIBURG
FR-entscheid.de





Einführung

Wie die meisten Städte in Deutschland hat auch Freiburg über Jahrzehnte das Ziel verfolgt, eine autogerechte Stadt zu werden. Ganze Häuserzeilen wurden abgerissen, um breite Schneisen für möglichst zweispurige Autostraßen in das Stadtbild zu schlagen. Lasst uns die Stadt zurück zu erobern!

Die Einweihung des Rotteckrings 2019 war ein erster Schritt in Richtung einer Fuß- und Radverkehrsfriendlicheren Gestaltung der Freiburger Innenstadt. Durch den Rotteckring wurde eine leistungsfähige und sichere Nord-Süd-Querung der Innenstadt zwischen Herdern und der Unter- bzw. Mittelwiehre geschaffen.

Allerdings bleiben noch große Defizite in der Verbindung Nord-Ost (zwischen Herdern und der Oberau bzw. der Oberwiehre). Auch die viel genutzte Ost-West-Querung entlang des FRI

stößt schon heute an ihre Kapazitätsgrenze und steht bei Hochwasser nicht zur Verfügung.

Die Stadt Freiburg hat beschlossen, bis 2050 Klimaneutral zu sein. Wie das Öko-Institut bereits 2011 berechnete, muss sie für dieses Ziel eine Reduktion im motorisierten Verkehr um 60 % erreichen. Die Co²-Emissionen in Freiburg im Verkehrssektor steigen aber seit 2010.

Die Infrastruktur muss für zukunftsfähigen Verkehr ausgelegt werden und gute Bedingungen für die Verkehrswende bereitstellen. Dafür reicht es nicht aus, neue Radwege zu bauen, sondern wir müssen Stadt- und Verkehrsplanung neu denken.

Deshalb haben wir in dieser Broschüre einige Vorschläge erarbeitet wie das aussehen könnte.

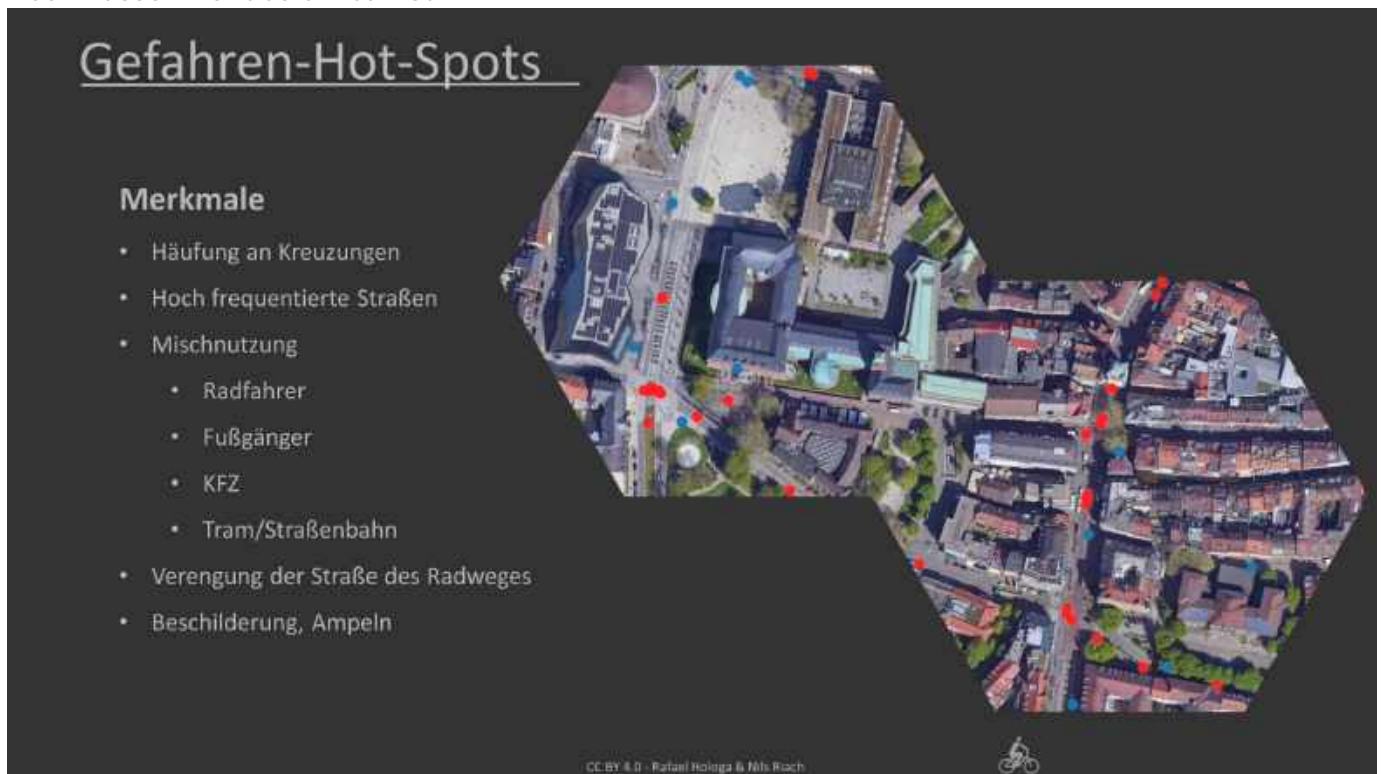
Süden

zwischen Wilhelmstraße und Kartäuserstraße

Dieser Streckenabschnitt ist Teil des BIO-Korridors (Betzenhausen-Innenstadt-Oberau) im Radkonzept 2020 der Stadt Freiburg und wird im Verkehrsentwicklungsplan 2020 als „Kleine Ost-West-Achse“ geführt. Die südliche Umfahrung der Altstadt ist essentiell, um den Dreisamuferradweg (FRI) zu entlasten, der aufgrund geografischer Gegebenheiten nicht einfach ausgebaut werden kann und bei Hochwasser nicht befahrbar ist.

festgehalten, dass "nach vollständiger Umsetzung der Stufe 1 und einer angemessenen Zeitspanne die Verkehrsverhältnisse im Straßenzug und die Verkehrsmengen erneut bewertet werden sollen."

Untersuchungen der Universität Freiburg zeigen, dass der aktuelle Zustand ein Gefahren-Hotspot ist. Deshalb fordern wir eine rasche Realisierung der zweiten Stufe der Verkehrsberuhigung.



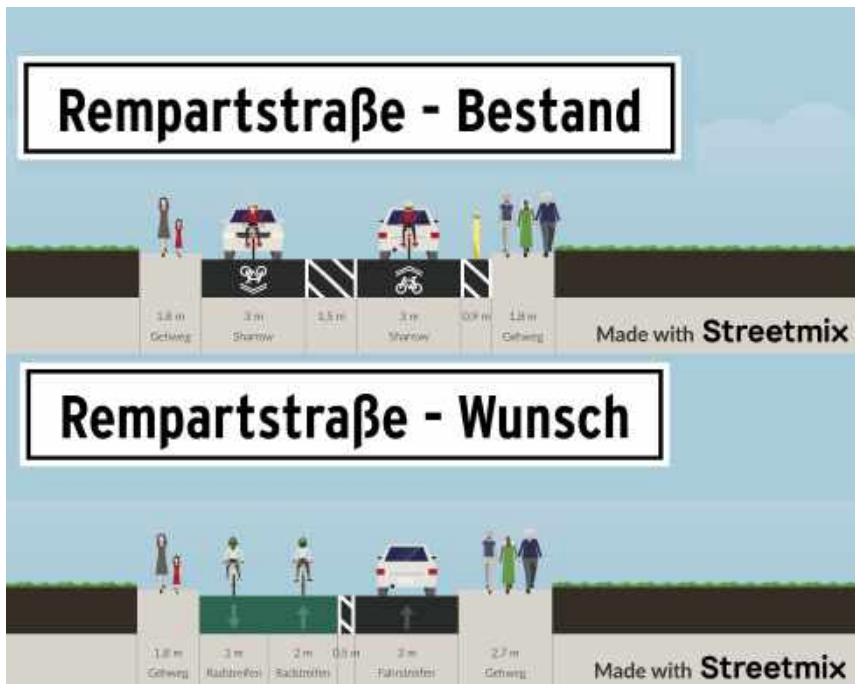
Hologas, Rafael & Riach, Nils. (2020). Gefahrenbewertung im Radverkehr mittels Crowdsourcing von Geoinformationen.

Im Vorfeld der Umgestaltung des Rotteckrings erarbeitete das Garten- und Tiefbauamt gemeinsam mit dem uasta, der Albert-Ludwigs Universität, dem Handelsverband, dem Lokalverein Innenstadt, den Parkhausbetreibern, der Bewohnerinitiative Wallstraße sowie dem Bürgerforum Sedanquartier ein Verkehrskonzept Sedanquartier, Rempartstraße und Wallstraße (Drucksache BA-14/008). In diesem Dokument werden zwei Stufen der Verkehrsberuhigung vorgeschlagen. Die Stufe 1 sehen wir seit der Freigabe des Rotteckrings teilweise umgesetzt. Die Stufe 2 ist eine Kombination aus gegenläufigen Einbahnstraßen um den Durchgangsverkehr weiter zu reduzieren. Im Beschluss des Verkehrsausschusses 2014 ist

Belfortstraße

Wir fordern, dass sowohl die Wilhelmstraße als auch die Belfortstraße zu Fahrradstraßen (Anlieger frei) erklärt werden. Zwischen Wilhelmstraße und Milchstraße müssen die Parkplätze auf der Nordseite zurück gebaut werden, um ausreichend Platz für den Fußverkehr zu schaffen.

Zwischen Milchstraße und Werthmannstraße wird der KFZ-Durchgangsverkehr südlich der Universitätsbibliothek durch Modalfilter (Poller) unterbunden. Dadurch wird einer der drei gravierendsten Gefahren-Hotspots für Radverkehr in Freiburg entschärft, weil Kreuzungskonflikte zwischen PKWs und der in Nord-Süd Richtung verlaufenden Fahrradstraße



Werthmannstraße / Rempartstraße statt und die ausfahrenden KfZ werden über die Kaiser-Joseph-Straße zur B31 geführt. Dadurch wird linksabbiegender Verkehr von der Kaiser-Joseph-Straße in die Rempartstraße verhindert und das Unfallrisiko gesenkt. Auf dem Abschnitt zwischen Humboldtstraße und Kaiser-Joseph-Straße werden Radabstellplätze, verbreiterte Fußwege und eine Lieferzone eingerichtet.

Holzmarkt / Wallstraße

In diesem Abschnitt wird die Einbahnstraßenregelung sowie der

in der Werthmannstraße verhindert werden. Außerdem werden Kapazitäten in der Rempartstraße geschaffen und der PKW-Schleichverkehr in Richtung Kartäuserstraße wirksam unterbunden. Des weiteren könnten hier Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Universitätsbibliothek eingerichtet werden.

Rempartstraße

Zwischen Werthmannstraße und Kaiser-Joseph-Straße soll eine Einbahnstraßenregelung in West-Ost-Richtung (Radverkehr frei) gelten. Auf der Nordseite der Rempartstraße wird ein Zweirichtungsradweg eingerichtet.

Die Zufahrt zu den Parkhäusern findet ausschließlich von Süd-West Richtung über die

Zweirichtungsradweg aus der Rempartstraße weitergeführt. Die ausgewiesenen Parkplätze auf der Fahrbahn müssen zurückgebaut werden, falls der Straßenquerschnitt inkl. Parkplätze nicht überall für eine Radwegbreite von vier Metern ausreicht oder eine Fußwegbreite von 2,5 Metern unterschritten wird. An der Kreuzung Greifeneggring / Wallstraße bleibt die Rechtsabbiegespur sowie die Ampelanlage erhalten.

Kartäuserstraße

Die Kartäuserstraße wird aufgrund ihrer geringen Breite ebenfalls zur Einbahnstraße in West-Ost-Richtung (Radverkehr frei) und über die Fabrikstraße / Oberaubrücke mit der Radvorrangroute (FR1) verbunden.



Osten

zwischen Schwabentorbrücke und Stadtgarten

Die Neuordnung des Greiffenegg- und Schwabentorrrings wurde bereits 2008 im Verkehrsentwicklungsplan 2020 festgehalten:

Der Bereich südlich des Schwabentors soll verkehrlich neu geordnet werden, um städtebauliche Entwicklungen zu ermöglichen und die fußläufige Verbindung Innenstadt – Wiehre/Oberau zu verbessern. Der Straßenverkehr wird vollständig auf den Greiffeneggring verlegt und der Schwabentorring einschließlich der Schwabentorbrücke fuß-verkehrsfreundlich umgebaut und lediglich von Stadtbahn-, Fahrrad- und Lieferverkehr befahren.

(VEP 2008: S. 66)

Allerdings wollten die Verkehrsplaner damals die vier Fahrbahnen erhalten und für viel Geld Häuser abreißen. In unserem Vorschlag bleibt hingegen die Bebauung erhalten und die Lärm- und Emissionsbelastungen der Anwohner*innen werden gesenkt.



Schwabentorring

Sowohl aus der südlichen Wiehre als auch aus den östlichen Stadtteilen Littenweiler und Oberau kommen zahlreiche Radfahrer_innen und teilweise auch Fußgänger_innen, die in die nördlicheren Stadtteile Herdern / Zähringen wollen und umgekehrt.

Auf der Schwabentorbrücke bleibt die Linksabbiegerspur für den aus Westen kommenden Wendeverkehr erhalten. Dieser sortiert sich auf die B31 in Richtung Westen. Der von Westen kommende Verkehr, der in Richtung Herdern möchte, fährt über die Schwabentorbrücke und die Dreisamstraße in den Greiffeneggring. Dadurch wird auf der östlichen Schwabentorbrücke eine Fahrspur für den Radverkehr frei und der Gehweg kann dem Fußverkehr vorbehalten bleiben.

Die Situation am Schwabentorplatz, insbesondere in der Relation Oberlinden-Schwabentorring ist zur Zeit für den Fuß- und Radverkehr sehr unbefriedigend: Es müssen zwei Ampeln überquert werden, die fast nie auf einander abgestimmt sind. Ferner sind die Warteflächen auf beiden Seiten häufig zu klein, was zu Konflikten zwischen Wartenden und, dem entlang des Schloßbergrings / Schwabentorrings bzw. Greifeneggrings fahrenden Radverkehr führt. Auch diese Situation wird deutlich verbessert, wenn der gesamte Autoverkehr auf den Greifeneggring / westlichen Schloßbergring konzentriert wird: Die Straße kann dann von Fuß- und Radverkehr in einem Zug überquert werden. Da auf der Westseite des Schwabentorrings kein straßenbegleitender Radweg mehr vorgesehen und auf der Ostseite der Ampel auf dem Schwabentorplatz genügend Platz für Wartende vorhanden ist, wird es kaum noch zu Konflikten zwischen Wartenden und Radfahrern kommen.

Schlossbergring

Der Fuß- und Radverkehr wird über den Schwabentorring zum östlichen Schlossbergring weitergeleitet. Hierfür wird der Schwabentorring von der Kreuzung B31 bis zum Schwabentor in eine Fahrradstraße (Anlieger frei) umgewidmet.

In der Fortsetzung wird der östliche Schlossbergring ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr zur

Verfügung gestellt. Die Weiterfahrt von Kfz aus dem Schwabentorring in den östlichen Schloßbergring wird baulich verhindert.

Auf dem Mittelstreifen werden Radabstellplätze eingerichtet und für die Beschattung Bäume gepflanzt. Die Betonwände zum Schlossberg sollten ebenfalls mit Vegetation (Kletterpflanzen) begrünt werden.

Am Nordende des Schlossbergrings wird der Anschluss an die Mozartstraße bzw. den Leopoldring als Kreisverkehr realisiert. Dabei wird der aus Süden kommende Zweirichtungsradweg direkt in die Mozartstraße geleitet. Die vom Leopoldring aus Westen kommenden Radfahrenden werden bevorrechtigt südwestlich des Kreisverkehrs auf den Zweirichtungsradweg geführt. Fahrräder vom Schlossbergring bleiben gegenüber dem Verkehr aus der Mozartstraße bevorrechtigt.

Neben der offensichtlichen Verbesserung der Fahrradwegesituation auf der Nord-Süd bzw. Nord-Ost Achse bietet diese Lösung noch eine Reihe weiterer städtebaulicher Vorteile:

Der Schloßbergring ist zur Zeit ein „Unort“ für Fußgänger_innen: Auf der östlichen Seite fehlt der Fußweg komplett. Auf der westlichen Seite wird der Fußverkehr über weite Strecken zwischen Parkhaus,





parkenden Autos und einer vierspurigen Straße auf einem kombinierten Fuß- und Radweg eingezwängt. Durch die Umgestaltung inkl. Begrünung im Bereich des östlichen Schloßbergrings entsteht ein für Freiburg einzigartiger Fußboulevard der eine attraktive Verbindung abseits der engen Herrenstraße und ohne Höhenunterschiede zwischen der Oberau und dem Stadtgarten bietet.

Die Fußverkehrsdistanz zwischen Schwabentorplatz und Katholischer Akademie würde sich von heute 1000 Meter (über Herrenstraße) auf 700 Meter (über Schloßbergring) reduzieren.

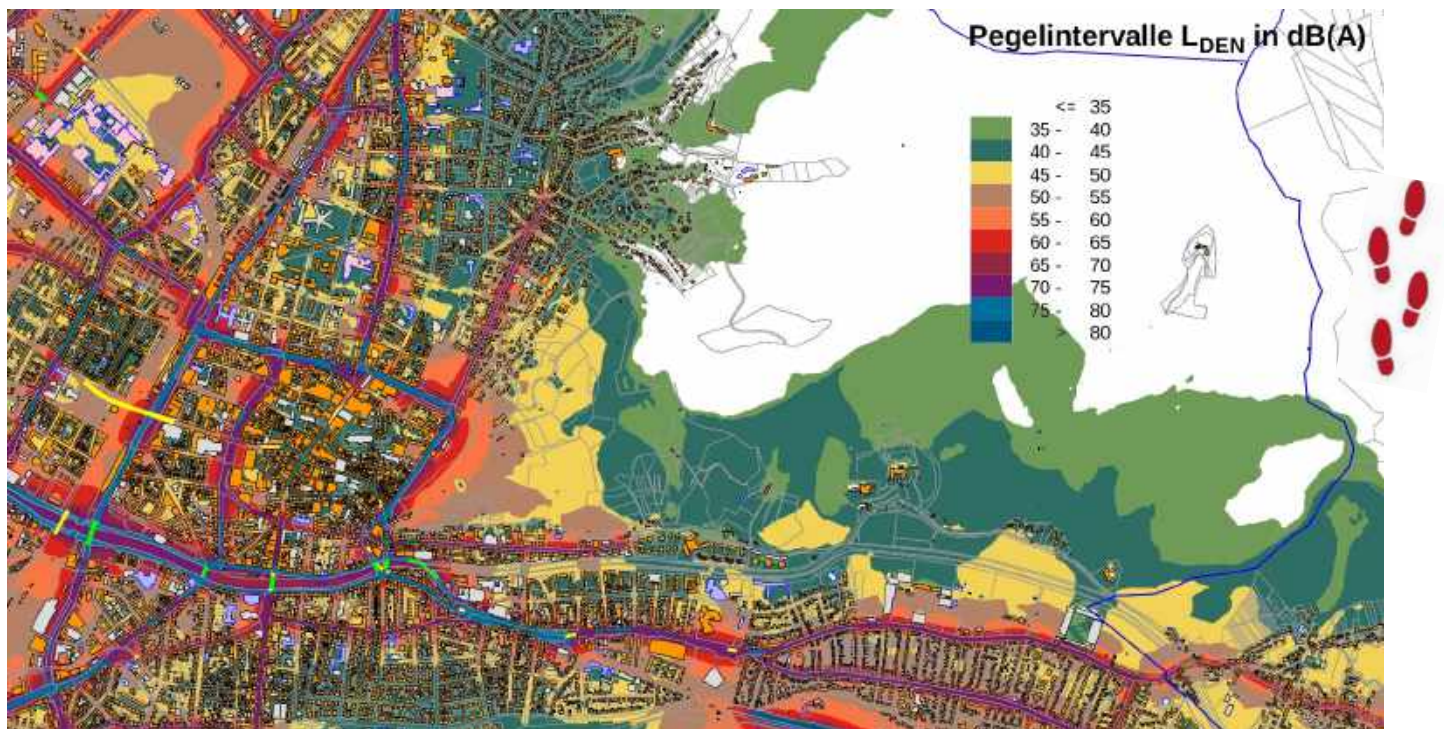
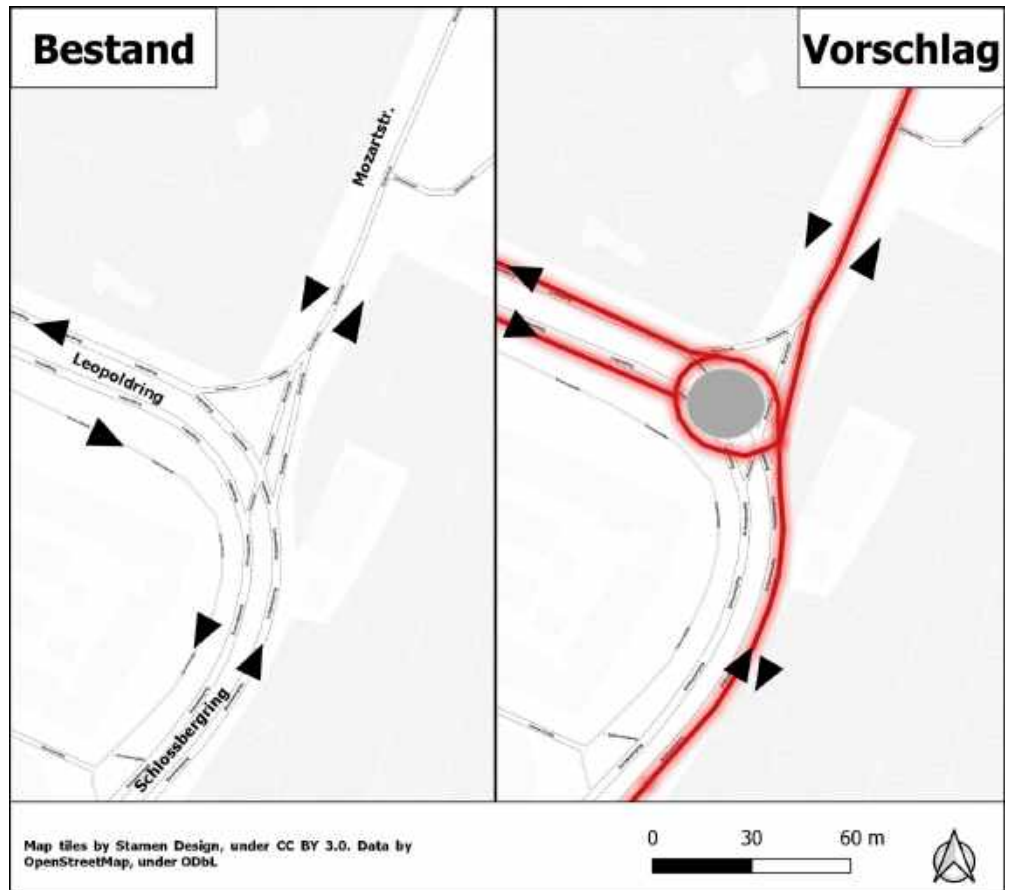
Durch Anlegen eines Zebrastreifens ungefähr in Verlängerung der Hermannstraße sowie die vereinfachte Querung des Schloßbergrings mittels



Ampel am Schwabentor, wird die momentan bestehende Abtrennung der Freiburger Innenstadt vom Schloßberg weitestgehend barrierefrei aufgehoben.

Durch die Umwidmung des östlichen Schwabentorring zur Fahrradstraße wird der Nord-Ost Fahrradverkehr, sowie der Fahrradverkehr von Oberlinden in die Kartäuserstraße zukünftig über den Schwabentorring erfolgen. Dies hat den positiven Nebeneffekt, dass der Fußweg zwischen Kartäuserstraße und Schloßberggring samt Steg über den Gewerbekanal wieder komplett dem Fußgängerverkehr vorbehalten werden kann. Auf Grund seiner geringen

Breite und der sehr unübersichtlichen Einmündung in die Kartäuserstraße hat die gemischte und intensive Nutzung dieses Weges durch Fuß- und Radverkehr in der Vergangenheit zu vielen gefährlichen Situationen geführt.



Norden

zwischen Stadtgarten und Hauptbahnhof

Friedrichring / Leopoldring

In diesem Abschnitt fordern wir die konsequente Fortführung des Verkehrsversuchs der schon seit einigen Jahren am südlichen Friedrichring erprobt wird. Dort werden zwei Kfz-Spuren zu einer überbreiten Spur zusammengefasst und dadurch Platz für einen breiteren Radweg geschaffen. Wir fordern durchgehende Radwege mit 2,5 m Breite, eine bauliche Trennung auf beiden Seiten des Radwegs. Diese Maßnahmen sind mit kleinen

baulichen Maßnahmen und neuen Fahrbahnmarkierungen / Schildern umsetzbar.

An der Kreuzung Leopoldring / Jacob-Burckhardt-Straße soll die freilaufende Rechtsabbiegespur abgeschafft und so mehr Platz für Fußgänger_innen im Vorfeld des Stadtgartens geschaffen werden. Ebenso sollen am Friedrichsring alle „Bettelampeln“ für Fußgänger durch Zebrastreifen ersetzt werden.



Friedrichstraße

Am westlichen Ende der Bismarckallee endet die Friedrichstraße auf einer der größten Kreuzungen Freiburgs. Die aus östlicher Richtung kommenden Radfahrenden wollen meist in die Unterführung nördlich des Hauptbahnhofs oder auf den Radweg zwischen Bismarckallee und Hauptbahnhof. Derzeit brauchen die Fahrradfahrenden zwei Ampelschaltungen, wenn sie sicher und legal in diese Richtung fahren möchten. Das ist eine Benachteiligung des Radverkehrs und nicht hinzunehmen.

Ebenso wird der Radverkehr, der aus der kleinen Bismarckallee kommend in Richtung Stühlinger oder Stefan-Meier-Straße fahren will, von einer zusätzlichen Ampel durch die freilaufende Rechtsabbiegespur behindert. Auch die beiden nördlichen freilaufenden Rechtsabbiegespuren sollte zu Gunsten von baulich geschützten Aufstellflächen für Fuß- und Radverkehr rückgebaut werden.

Uns ist bewusst, dass die Situation auch mit unserem Vorschlag nicht optimal ist. Da aber diese Kreuzung komplett neu gestaltet werden muss, sobald die Straßenbahn in Richtung UNI-Klinikum unter den Bahngleisen durchgeführt wird, fordern wir hier nur das Mindeste:

- Eine eigene – mindestens 2,5 m breite – Linksabbiegespur vom Friedrichring in die Bismarckallee, die aus dem Ost-West verlaufenden Radweg des Friedrichrings ohne Querung einer Autospur erreicht werden kann.
- Stattdessen eine „Autoweiche“ mit deutlicher Kennzeichnung des zu querenden Radwegs für die von der Friedrichstraße in die „Stefan-Meier-Straße“ bzw. „Zur Unterführung“ fahrenden Kfz.
- Abschaffung der drei freilaufenden Rechtsabbiegespuren und die Nutzung des frei werdenden Straßenraums für den Fußverkehr sowie als Aufstellfläche für Fuß- und Radverkehr.



Westen

zwischen Friedrichstraße und Wilhelmstraße

"Kleine" Bismarckallee

Mit dem Neubau der Volksbank rückt die Einfahrt zur Tiefgarage direkt an die Bismarckallee und eröffnet damit die großartige Gelegenheit, die "kleine Bismarckallee" zu einer echten Fuß- und Radstraße zu machen. Dieser Fuß- und Radweg muss niveaugleich mit Vorrang, ähnlich der baulichen Umsetzung in der Lehener Straße, für Rad- und Fußverkehr ausgebaut werden.

Außerdem soll die Rosastraße nur noch in West-Ost-Richtung befahren werden (Radverkehr frei) und die Eisenbahnstraße in Gegenrichtung (Radverkehr frei). Der Rad-Vorrang gegenüber der Rosastraße sowie die gegenläufigen Einbahnstraßen sind bereits im Radverkehrskonzept 2020 vorgesehen.

Zwischen Eisenbahnstraße und Konrad Adenauer Platz werden Radabstellanlagen unter den Bäumen teilweise abgebaut und Verkehrsraum für den Fußverkehr entsteht. Ausgeglichen werden die wegfallenden Radabstellplätze durch die Umwandlung der Bahnhofsgarage in ein Fahrradparkhaus. Eine große Herausforderung ist die Unterbindung des Bring- und Abholverkehrs in der kleinen Bismarckallee. Das schon heute bestehende, aber von niemandem beachtete, absolute Halteverbot in diesem Bereich muss durchgesetzt werden.

Konrad-Adenauer-Platz / Wilhelmstraße / Sedanstraße

Im Sommer 2018 fuhren bis zu 18 000 Fahrräder täglich über die Wiwili-Brücke. Im Vergleich zu 2013 eine Steigerung auf 150 %. Wenn wir es ernst meinen mit dem Klimaschutz wird sich diese Zahl noch deutlich erhöhen.

In der aktuellen Situation kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen weil Kraftfahrzeuge von der Wilhelmstraße in die Fußgängerzone am Konrad-Adenauer Platz oder in die Sedanstraße einbiegen. Der VEP 2020 sieht vor, die Wilhelmstraße als Verbindung zwischen Goethestraße / Dreisamufferradweg zur Wiwili-Brücke aufzuwerten. Außerdem ist die Kreuzung Teil des BIO-Korridors (Betzenhausen-Innenstadt-Oberau) im Radkonzept 2020 der Stadt Freiburg und wird im Verkehrsentwicklungsplan 2020 als „Kleine Ost-West-

Achse“ bezeichnet.

Derzeit können Radfahrer von der Wiwili-Brücke kommend ausschließlich über die Ampel parallel zur Bismarckallee die Wilhelmstraße legal queren um in die Wilhelmstraße in Richtung Kronenbrücke zu fahren. Die aktuelle Regelung widerspricht somit der im VEP gefassten Zielsetzung.

Wir schlagen deshalb vor, die Sedanstraße als Einbahnstraße (Radverkehr frei) in Ost-West Fahrtrichtung und die Wilhelmstraße in Nord-Süd-Richtung als Einbahnstraße (Radverkehr frei) einzurichten, um das Linksabbiegen von der Wilhelmstraße in die Sedanstraße zu unterbinden. Außerdem soll der Konrad-Adenauer-Platz nicht mehr von Süden für KFZ erreichbar sein. Die aktuelle Verkehrsregelung (vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts und Vorfahrt für den Radverkehr) wird heute sowohl vom KFZ als auch vom Radverkehr komplett ignoriert. Deshalb ist eine Sperrung der südlichen Ausfahrt vom Konrad-Adenauer Platz für den KFZ Verkehr notwendig. Dadurch wird es für den Radverkehr möglich, ohne Gefahr in die Wilhelmstraße einzubiegen. Falls es für den Busverkehr bzw. die Logistik des Konzerthauses nicht möglich ist, den Konrad-Adenauer-Platz von der Straßenbahnbrückenunterführung her zu befahren, können im südlichen Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes versenkbare Poller installiert werden. Die Aktivierungssender oder Schlüssel können bei der Hotelloobby bzw. beim Konzerthaus ausgeliehen werden. Der Taxiverkehr darf diese Ausnahmeregelung nicht in Anspruch nehmen. Durch die Einbahnstraßenregelung in der Sedanstraße in Kombination mit der Sperrung der Belfortstraße für den KFZ-Verkehr südlich der UB hoffen wir, dass diese Gefahrenstelle entschärft werden kann und das Sedanviertel effektiv von Durchgangs-KFZ-Verkehr entlastet wird, um einen sicheren Fuss- und Radverkehr zu ermöglichen.



Verkehrswende für Freiburg

Die in dieser Broschüre ausgeführten Überlegungen sind nur eine von vielen Möglichkeiten den Innenstadtring umzusetzen. Wir wollen damit zeigen, dass unsere Forderungen keineswegs illusorisch, sondern realistisch und notwendig sind. Wir sind aber natürlich auch offen für bessere Lösungen.

Wir fordern Vorrang für Fuß- und Radverkehr für mehr:

Lebensqualität | Klimaschutz | Sicherheit | Flächengerechtigkeit

Das wollen wir durch zwei Bürgerentscheide erreichen. Neben dem Innenstadtring fordern wir:

1. Sichere und barrierefreie Gehwege
2. Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen
3. Sichere Kreuzungen für Zufußgehende
4. Sichere Radwege
5. Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz
6. Sichere Radabstellplätze
7. Fuß- und Radwegpflege
8. Sichere Infrastruktur
9. Jährlicher Bericht

