

Stellungnahme zur Vorlage der Stadtverwaltung Mobi- Ausschuss 08.07.2020

Der Fuß- und Radentscheid Freiburg begrüßt grundsätzlich die in der Drucksache G-20/148 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Allerdings vermissen wir

Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs, die explizit Teil des interfraktionellen Antrags vom 11.05. waren.



Radverkehrsmaßnahmen

Die Maßnahmen auf dem Innenstadtring 1 entlang der Belfort-, Rempart- und Wallstraße gehen in die von uns geforderte Richtung und sind ein wichtiger Bestandteil des Fahrradkorridors Betzenhausen-Innenstadt-Oberau (BIO). Dieser wird auch durch die Maßnahme in der Wentzinger- und der Engelbergerstraße gestärkt. Die Ausweisung von mehr Fahrradstraßen begrüßen wir insbesondere wenn, wie in der Wentzingerstraße, KFZ-Durchgangsverkehr unterbunden wird. Wir gehen davon aus, dass dies nicht nur durch ein "Anlieger frei" Schild geschehen wird, sondern bauliche Maßnahmen die KFZ-Durchfahrt effektiv verhindern. Auch die gegenläufigen Einbahnstraßen in Kombination mit einer Bevorrechtigung für den Radverkehr gegenüber einmündenden Seitenstraßen halten wir für einen vielversprechenden Ansatz.

In diesem Sinne können wir uns auch gut vorstellen, dass eine Fortführung der Fahrradstraße in der Goethestraße in Richtung Süden durch eine Bevorrechtigung gegenüber der Loretto- und Konradstraße die Verkehrssituation vor der Lorettostraße beruhigen könnte und einen guten Ansatz für die erwähnte Fahrradstraße in der Wiehre darstellt. Wir möchten allerdings darauf hinweisen, dass in anderen Stadtteilen - wie zum Beispiel in Haslach - noch gar keine Fahrradstraßen zu finden sind, und dass hier dringender Nachholbedarf besteht.

Eine weitere kurzfristig einzurichtende Maßnahme wäre die Umwidmung einer Fahrspur der Straße auf der Ochsenbrücke zu einem Radweg, insbesondere in Nord-Süd Richtung, und ebenso entlang des FR3 zwischen Carl-Kistner-Straße und Pressehaus. Dies würde auch zu der von der Verwaltung vorgeschlagenen Schwerpunktsetzung auf Maßnahmen am FR3 als mittelfristiges Planungsziel passen.

Auch auf die Umwidmung einer der beiden Fahrspuren in der Berliner Allee zwischen Breisacher Straße und Sundgaullee wird in der Vorlage leider nicht eingegangen. Hier könnte der geplante Umbau des kombinierten Fuß- und Radwegs von einem aktuell miserablen Zustand in einen unzureichenden Zustand überflüssig werden. Hier baut die Stadtverwaltung für viel Geld einem kombinierten Fuß- und Radweg der unseren Forderungen nicht einmal nahe kommt (1,60 m Radweg + 1,90 m Fußweg). Stattdessen könnten die zwei auf der Westseite liegenden Fahrspuren zwischen Breisacher Straße und Bissierstraße auf eine reduziert werden. In der Gegenrichtung

ist eine Umwidmung lediglich zwischen Bissierstraße und Lehenerstraße notwendig, da auf Höhe der Westarkaden vor wenigen Jahren ein akzeptabler Radweg eingerichtet wurde.

Aufgrund der in der Vergangenheit immer wieder aufgetretenen Verzögerung hätten wir gerne einen konkreteren Zeithorizont für die Umsetzung der mittelfristigen Maßnahmen benannt. Schließlich sind die Maßnahmen in der Wallstraße /Rempartstraße schon 2014 beschlossen worden.

Wo bleibt der Fußverkehr?

Einer Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Radabstellplätze stehen wir ebenfalls wohlwollend gegenüber, weisen aber darauf hin, dass die derzeit ausgewiesenen Stellplätze nicht nur den Raum des Radverkehrs beengen, sondern insbesondere den Fußverkehr einschränken. Im Sinne des interfraktionellen Antrags vom 11.05. (Frage 3) fordern wir die Stadtverwaltung deshalb auch auf, die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden zu berücksichtigen. Wie in der Straßenverkehrsordnung in § 12 (4) geregelt, müssen Kraftfahrzeuge den rechten Fahrbahnrand nutzen, wenn keine ausgewiesenen Parkplätze oder ein Seitenstreifen vorhanden sind.

Der 2008 verabschiedete Verkehrsentwicklungsplan 2020 sieht vor, dass Gehwegparken geduldet wird, sofern keine starke Behinderung des Fußverkehrs vorliegt (S.22). Dass dies keine Dauerlösung darstellt, wurde schon damals erkannt und deshalb vorgeschlagen, bei Einhaltung der im VEP auf S. 21 genannten Gehwegbreiten das Gehwegparken zu legalisieren und entsprechend zu kennzeichnen. Bei nicht ausreichenden Gehwegbreiten und ausreichender Fahrbahnbreite soll das Parken auf die Fahrbahn verlagert werden.

Wie Radio Dreyeckland am 03.06.2020 berichtete [1], sieht sich das Amt für öffentliche Ordnung noch immer gezwungen, den vermeintlichen Ermessensspielraum auszunutzen, weil die 2008 vorgeschlagene Positivmarkierung von Parkplätzen noch immer nicht umgesetzt wurde. Allerdings bezieht sich die Bußgeldbehörde an dieser Stelle nicht auf die im VEP 2020 festgelegten Regelbreiten für Gehwege von 2,5 m (S. 21) sondern duldet das illegale Gehwegparken bereits, wenn noch 1,5 m Gehwegbreite benutzbar bleiben. Zum einen sehen wir an dieser Stelle eine Fehlinterpretation des Verkehrsentwicklungsplans, der eindeutig 2,5 m als Regelbreite bei geschlossener Bebauung und geringer Verkehrsstärke vorsieht. Bei stark befahrenen Straßen oder Wohn- und Geschäftsstraßen mit starkem Fußverkehr ist die Gehwegbreite sogar noch weiter zu fassen.

Zum anderen hat der Landtag am 8. November 2018 entschieden, dass die Stadt Ulm anzuweisen sei, "innerhalb einer Umsetzungsfrist von drei Monaten rechtmäßige Verhältnisse beim bislang geduldeten Gehwegparken herzustellen." [2] In diesem Sinne fordern wir deshalb auch die Freiburger Stadtverwaltung auf, endlich rechtmäßige Verhältnisse herzustellen und den zu Fuß gehenden ihren Platz zurück zu geben.

Debatten Arena: Wem gehört die Straße?

Die Stadtverwaltung benennt in dieser Drucksache die zentralen Fragen: Wieviel Kfz-Verkehr verträgt die Stadt? Welche Maßnahmen versetzen uns in die Lage, unseren Beitrag zur Erreichung des Pariser Klimaabkommens zu leisten?

Um dieser Diskussion einen Rahmen zu bieten, laden wir gemeinsam mit der Stadt Freiburg, dem ADAC Südbaden sowie dem VCD Regionalverband Südbaden am 15.07. zur Debatten Arena: Wem gehört die Straße? ins Bürgerhaus Zähringen. Anmeldung zwingend erforderlich! (<https://www.fr-entscheid.de/da>)

Die Ergebnisse der von der Verwaltung in Auftrag gegebenen Studie "Mobilität in Freiburg" geben uns hier einen Hinweis. Um die CO2 Summe im Alltagsverkehr um 30 % zu reduzieren müsste Freiburg den ÖPNV verdoppeln und eine 50 %-Steigerung im Radverkehr erreichen.[3] Um dann das von der Bundesregierung vorgegeben Ziel von 40 % zu erreichen müssen wir dem Fußverkehr endlich mehr Beachtung schenken.

[1] <https://rdl.de/beitrag/bu-geldbeh-rde-tolleriert-illegales-gehwegparkenhttps://rdl.de/beitrag/bu-geldbeh-rde-tolleriert-illegales-gehwegparken>

[2] https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5687_D.pdf

[3] <https://ris.freiburg.de/showanlagen.php?typ432=nianl&nidnr=ni2020-Mobi-1&ts=1&docn1=20200319084933-0zt01.pdf&vorlnr=zt0>