



Freiburg, den 25. November 2020

Stellungnahme zur Drucksache G-20/266

Sehr geehrte Stadträtinnen und Stadträte,

anbei finden Sie unsere Stellungnahme zur Drucksache G-20/266. Es wird Sie wahrscheinlich nicht überraschen, dass wir der Einschätzung des Rechtsamts ausdrücklich widersprechen. Wir halten die von uns initiierten Bürgerbegehren für ein fuß- und fahrradfreundliches Freiburg für rechtlich zulässig. Aus welchen Gründen führen wir weiter unten im Detail aus.

Doch im Detail läuft man Gefahr, den Blick für das Wesentliche zu verlieren: die nie dagewesene Chance für Freiburg, die sich bietet.

"Fahrradstadt", "Green City" – Freiburg genießt ein hohes Ansehen. Zurecht, wie es scheint. In Freiburg wird etwas für den Radverkehr getan. Überall, wohin man schaut, sind in unserer Stadt Radfahrerinnen und Radfahrer unterwegs.

Doch der Schein trügt: Jahr für Jahr nehmen in der "Fahrradstadt" die KFZ-Zulassungen zu.

Auf der Strecke drohen dabei die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen zu bleiben: Menschen, die zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren und vor allem Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Damit ist klar: "etwas" für den Rad- und Fußverkehr zu tun, genügt nicht. Unsere Bürgerbegehren zielen darauf ab, unsere Stadt zu verwandeln. Von einem Freiburg, das Verkehr etwas besser macht als die meisten Städte in Deutschland, zu einem Ort mit ungeahnter Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger, zu *dem* Vorreiter in Sachen Klimaschutz, national wie international.

Diese Vision eines besseren Freiburgs findet in der Bürgerschaft breite Unterstützung: Über 40.000 Unterschriften in einer Zeit, in der das öffentliche Leben stark eingeschränkt oder sogar ganz zum Erliegen gekommen ist und selbst Mindestunterschriftzahlen für Wahlvorschläge zu Landtagswahlen signifikant reduziert werden, belegen das eindrücklich.

Deshalb appellieren wir an Sie: Unterstützen Sie dieses beispiellose bürgerschaftliche Engagement! **Helfen Sie mit Ihrer Stimme für die Übernahme der Forderungen des FR-Entscheids als Gemeinderatsbeschluss, damit Freiburg gemeinsam den Weg zu einer neuen, lebenswerteren Stadt einschlägt!**

Mit freundlichen Grüßen

Ingrid Marienthal, Jörg Isenberg & Fabian Kern für den Fuß- und Radentscheid Freiburg

Rechtliche Aspekte

Es ist bekannt, dass die Meinung des Rechtsamts der Stadt Freiburg und der Initiatoren des FR-Entscheids sowie ihrer rechtlichen Berater zur Frage der Zulässigkeit der Bürgerbegehren divergieren. Wir sehen es nicht als Ziel dieser Stellungnahme an, einen juristischen Diskurs über diese Sichtweisen zu führen. Da sich in Baden-Württemberg bislang kein Gericht mit der Frage der Zulässigkeit eines vergleichbaren (Fuß- und Radentscheids beschäftigt hat, ist es faktisch unmöglich, hier eine rechtliche Klärung zu erreichen, ohne ein Gericht anzurufen. Ob wir diesen Schritt gehen, werden wir erst nach der Entscheidung des Gemeinderats am 8.12.2020 entscheiden.

Aus diesem Grund beschränken wir uns darauf, an zwei Beispielen zu verdeutlichen, weshalb viele der Argumente des Rechtsamts nicht stichhaltig sind:

1. Es wird bemängelt, dass der juristische Laie nicht leicht erkennen kann, dass sich die Forderungen im Bezug auf Landstraßen nur auf die Ortsdurchfahrten erstrecken (denn nur dort fallen sie in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde). Diese Einschränkung ist aber im einleitenden Text zu finden, wie auch das Rechtsamt zugesteht. Da es sich folglich nur um eine Klarstellung für den juristischen Laien handelt, wäre dieses Bedenken leicht durch eine redaktionelle Änderung (z. B. durch Ersetzen von "Landstraßen" durch "Landstraßen, die Ortsdurchfahrten sind"), zu der wir als Vertrauenspersonen berechtigt und auch bereit sind, aus dem Weg zu räumen. Diese Möglichkeit erwähnt das Rechtsamt bedauerlicherweise nicht.
2. Beim "Innenstadtring" bemängelt das Rechtsamt z. B. dass "die Errichtung 'möglichst ampelfreier' Fußgängerüberwege "die Möglichkeit eröffnet, mit Lichtsignalanlagen zu arbeiten. Diese sind jedoch Signalanlagen iSd § 37 StVO und müssen im Rahmen einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung angeordnet werden, die eine einzelfallbezogene Ermessensentscheidung erfordern und für die keine Kompetenz des Gemeinderats besteht."

Das stellt eine komplette Umkehrung der von uns aufgestellten Forderung dar: Diese besagt gerade, dass – wo immer die Möglichkeit besteht – eben keine Ampeln verwendet werden sollen. Da aber auf der genannten Strecke schon jetzt an diversen Stellen Ampeln vorhanden sind, lässt die Formulierung lediglich die Möglichkeit offen, dass dies auch nach Umsetzung des Bürgerbegehrens noch (an einigen Stellen) der Fall ist.

Wie die beiden Beispiele zeigen, kann von einer neutralen Prüfung durch das Rechtsamt nicht die Rede sein. Auch bestand leider nicht die Bereitschaft, mit uns zu erörtern, ob durch (nachträglich zulässige) redaktionelle Änderungen durch die Vertrauenspersonen die Bedenken des Rechtsamts ausgeräumt werden könnten. Diese Möglichkeit wurde den

Vertrauensleuten explizit auf allen Unterschriftenlisten von den Unterschreibenden eingeräumt.

Eine schlussendliche Klärung, ob die beiden Bürgerbegehren als Bürgerentscheide rechtlich zulässig sind, kann somit – wenn erforderlich – nur auf dem Rechtsweg erfolgen. Nicht erst die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshof in der Frage der Lärmbelastung durch das neu gebaute Stadion zeigt, dass die juristischen Einschätzungen der Stadt Freiburg nicht immer Bestand haben.

Politische und fachliche Aspekte

Wichtiger als die rechtliche Stellungnahme zur Drucksache G-20/266 ist uns die politisch-fachliche, da wir grundsätzlich der Meinung sind, dass eine politische Lösung der rechtlichen Auseinandersetzung vorzuziehen ist.

Wir glauben, dass schnelles Handeln das Gebot der Stunde ist:

- Ohne konsequente Verkehrswende wird Freiburg seine Klimaziele nicht erreichen.
- Mehr Sicherheit im Straßenverkehr braucht ein klares Umdenken in der Verkehrsplanung.
- Die Verkehrswende ist ein riesiger Gewinn für die Lebensqualität in Freiburg.

Der Fuß- und Radentscheid zeigt die Eckpunkte auf, wie die Verkehrswende erfolgreich umgesetzt werden kann. Unsere Forderungen sind machbar und finanzierbar. Mehr als 20.000 FreiburgerInnen haben sich mit ihrer Unterschrift klar zu einer konsequenten Verkehrswende bekannt. Wir fordern Sie deshalb als GemeinderätIn auf, für die Übernahme der Forderungen des FR-Entscheids als Gemeinderatsbeschluss zu stimmen und sich auch darüber hinaus stärker für klimaschonende, sichere und lebenswerte Mobilität in Freiburg einzusetzen."

Klimaschutz

Im Klimaschutz läuft uns die Zeit davon. Selbst die Bundesregierung sagt, dass bis 2030 aus Klimaschutzgründen im Verkehrsbereich 40 % der CO₂-Emissionen eingespart werden müssen. Laut der Studie "Mobilität in Freiburg" (Infas) müsste Freiburg den ÖPNV verdoppeln und eine 50 %-Steigerung im Radverkehr erreichen um den CO₂-Ausstoß im Alltagsverkehr um 30 % zu reduzieren – und dennoch bliebe eine Lücke von 10 % zum Ziel der Bundesregierung.

Die 30 %-Reduzierung wurde vom Freiburger Gemeinderat bereits im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes beschlossen. Implizit bedeuten diese Zahlen auch eine Halbierung des Anteils des MIV am Modal Split. Will Freiburg ("Green City") im Alltagsverkehr zumindest die durchschnittliche deutsche Zielvorgabe erreichen, so sind folglich massive

Umgestaltungen in kurzer Zeit nötig, die auch qualitativ ein ganz anderes Verkehrssystem schaffen. Dies wird auch die Beschneidung einiger der zahlreichen Privilegien des Kfz-Verkehrs erfordern.

Sicherheit

Die Dringlichkeit des Themas Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen (Zufußgehende und Radfahrende) haben die schrecklichen Unfälle des Sommers und Herbsts 2020 gezeigt. Hier ist eine andere Infrastruktur erforderlich, die dafür Sorge trägt, dass sich gerade schwächere Verkehrsteilnehmer*innen, also z. B. Kinder, Ältere und unsichere Radfahrende "wohl fühlen", denn nur dann werden diese umweltfreundliche Verkehrsmittel angst- und unfallfrei benutzen und nicht (oder nur selten) auf das Auto bzw. das "Elterntaxi" zurückgreifen.

Laut der ADFC-Broschüre "So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr"¹ kann durch infrastrukturelle Maßnahmen der Anteil der Fahrradfahwilligen bis zu verneunfacht (!) werden. In Freiburg mögen diese Zahlen anders sein, jedoch wird auch hier eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils nur möglich sein, wenn das Radfahren von allen Bevölkerungsgruppen als sicheres Fortbewegungsmittel wahrgenommen wird.

Dass die Einbeziehung dieser Bevölkerungsgruppen bei geeigneter Infrastruktur simultan mit einer Erhöhung der Sicherheit möglich ist, zeigt der Vergleich zwischen den Niederlanden und Deutschland: Je nach Quelle ist z. B. die Anzahl der Abbiegetoten unter Radfahrenden bezogen auf die gefahrenen Radkilometer in Deutschland 2,5 bis 3-mal so hoch wie in den Niederlanden und das obwohl – oder gerade weil – in den Niederlanden viel mehr Personen Fahrrad fahren, die nicht den Gruppen "Kampfradler" und "robuste Alltagsradler" zuzuordnen sind. Zu diesem Unterschied trägt die völlig andere, Fehler verzeihende, intuitive und auf die schwachen Verkehrsteilnehmer*innen ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur niederländischer Städte signifikant bei. Ein Umdenken in diese Richtung ist in Freiburg dringend erforderlich, aber leider weder in der Drucksache G-20/266 noch G-20/258 zu finden (siehe unten).

Lebensqualität

Zu guter Letzt trägt ein weniger auf Kfz-Verkehr und mehr auf Zufußgehende und Radfahrende ausgerichteter Öffentlicher Raum in Freiburg auch zur Lebensqualität bei: Zum einen werden Lärm und Luftschadstoffe signifikant reduziert. Zum anderen ermöglicht erst die Umgestaltung von Kfz-Schneisen in Räume für Menschen wieder einen Aufenthalt im Viertel, der die gefühlte Notwendigkeit reduziert, weite Reisen oder

¹ https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf (S. 6)

Wochenendausflüge mit dem Kfz zu unternehmen. Kinder bekommen eine sichere Umgebung, in der sie selbständig die Welt erkunden und ihre Alltagswege bewältigen können. Aktuell zeigt gerade die Corona-Pandemie eindrücklich auf, wie wichtig Naherholungsräume sind.

Bewertung von Kapitel 3 der Drucksache G-20/266

Grundsätzlich legen wir in unseren Forderungen großen Wert sowohl auf qualitative als auch auf quantitative Ziele. Ohne klare, quantitative Ziele bleiben alle Beschlüsse des Gemeinderats (oder eines Bürgerbegehrens/-entscheids) fromme Wünsche, die nicht auf ihre Umsetzung überprüft werden können. Als Beispiel bietet sich an dieser Stelle das nicht einmal zu 50 % umgesetzte **Radverkehrskonzept 2020** an, das vor sieben Jahren beschlossen wurde.

Im Folgenden zeigen wir auf, dass trotz zweifacher Rückkopplung unserer Forderungen mit dem Garten- und Tiefbauamt, diese in weiten Teilen – ob willentlich oder unwillentlich – fehlinterpretiert werden.

Zu 3.2.1 Sichere und barrierefreie Gehwege:

In Freiburg gibt es 1678 Parkplätze auf Gehwegen außerhalb des Innenstadtrings. Leider hält das Jahrbuch keine Zahl für den Innenstadtbereich bereit, aber auch u. A. in der Rosa-, Moltke- oder Belfortstraße sind Parkplätze auf Gehwegen ausgewiesen. Wir gehen davon aus, dass auf 15 km Straßen KFZ-Parkplätze die Breite des Gehwegs übermäßig einschränken. Rund ein Viertel unserer ersten Forderung ist also leicht und kostengünstig umsetzbar, indem Parkplätze entfernt werden, die die Breite des Gehwegs auf unter 2,5 m verringern.

Des Weiteren gehen wir davon aus, dass durch ohnehin anstehende Bauarbeiten wie zum Beispiel die Umverlegung der Straßenbahn in der Waldkirch- bzw. Komturstraße mehrere Kilometer Fußwege pro Jahr in Stand gesetzt werden. Ebenso besteht eine erhebliche Anzahl an Radwegen entlang schwach befahrener Straßen (z. B. Tempo-30-Zonen), die auf Fußwegen geführt werden und bei denen die Radwegebenutzungspflicht bereits aufgehoben wurde. Leider werden die weiterhin bestehenden Markierungen oft missverstanden, was sowohl beim Radfahren auf der Straße, als auch auf dem Gehweg zu erheblichen, vermeidbaren Konflikten führt. Auch in solchen Bereichen könnten – ohne Kostenaufwand – durch Verlegung des Radverkehrs auf die Straße und Rückgabe des Gehwegs an die Zu-Fuß-Gehenden viele Kilometer Gehweg signifikant verbreitert werden. Durch die genannten Maßnahmen minimieren sich die zusätzlichen Kosten für Maßnahmen im Rahmen des FR-Entscheids weiter.

Außerdem ist das Kapitel 3.2.1 der Drucksache G-20/266 ein gutes Beispiel, warum

quantitative, klare Forderungen dringend erforderlich sind: Die Verwaltung schreibt hier vom grundsätzlichen Ziel einer Gehwegbreite von 2,5 m, schränkt aber sofort wieder mit "baulichen Gegebenheiten" und "je nach Fußgängeraufkommen" ein. Auf gut Deutsch: Man möchte so bauen, wie es gerade geschickt ist, und an nichts gebunden sein.

Laut Verkehrsentwicklungskonzept 2020 (vom Gemeinderat beschlossen) stellen 2,5 m die Regelbreite dar, von der nur in wenigen genannten Fällen bis minimal 2,1 m abgewichen werden soll. Der Verkehrsentwicklungsplan fordert hingegen auf vielen Straßen eine Abweichung nach oben auf 3,5 bzw. 5 m. Forderung 1 des FR-Entscheid ist also eine absolute Minimalforderung, deren Aufweichung durch die Verwaltung nicht mit der städtebaulichen Entwicklung einer wachsenden Großstadt vereinbar ist.

Zu 3.2.2 Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen:

Bis 2018 gab es in Freiburg 8,5 km Fußgängerzone. Bei einem Straßenquerschnitt von 7 Metern (zwei Fahrbahnen) entspräche das einer Fläche von ca. 60 000 m², was vermutlich eher zu niedrig abgeschätzt ist.

Wir möchten, dass Stadtteilzentren für die Bewohner*innen wieder attraktiver werden und Plätze entstehen, die zum Verweilen einladen. Die Forderung von mind. 3000 m² pro Jahr würde beispielsweise für ein Jahr schon erreicht, wenn im Stadtteil Haslach eine Fußgängerzone zwischen dem Scherrerplatz und der Haltestelle Dorfbrunnen eingerichtet würde, wo schon jetzt nur "Anlieger frei" ist, was aber im großen Stil ignoriert wird, ohne dass die Polizei dies sanktionieren würde. Die Einrichtung eines Bereiches dieser Größe pro Jahr erscheint uns weder ambitioniert noch unrealistisch.

Auch ist es durchaus im Sinne des FR-Entscheid, die geforderten Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereiche mit wenig baulichem und finanziellem Aufwand zu realisieren – etwa mit Pollern, Bänken, und mobilen Pflanzkübeln. Modale Filter und Einbahnstraßensysteme, die Durchgangs- und Ampelvermeidungsverkehr verhindern ("Kiezblocks") sind hierfür fast kostenlose, schnell zu realisierende Maßnahmen.

Die zahlreichen Anträge auf verkehrsberuhigte Bereiche werden mit teilweise kaum nachvollziehbaren Begründungen zurückgewiesen, wie das Beispiel aus der Kirchstraße zeigt: Die Bewohner*innen fordern die Einrichtung einer Spielstraße, weil es in dem Bereich ein Seniorenwohnheim und mehrere Kitas gibt, und das GuT lehnt den Antrag ab, weil es dort ein Seniorenzentrum und mehrere Kitas gibt. So kann die Verkehrswende natürlich nicht funktionieren!

Zu 3.2.3 Fußgängerfreundliche Kreuzungen:

Die Stadtverwaltung hat in den letzten Jahren bereits Fußgängerquerungen entsprechend unserer Forderung realisiert. Als Konsequenz aus dem tödlichen Unfall in der

Bürgerwehrstraße wurden fünf Kreuzungen innerhalb kürzester Zeit untersucht und umgeplant. Das muss zukünftig präventiv erfolgen und wir dürfen nicht warten, bis der nächste tödliche Unfall passiert.

Wenn es möglich ist, kurzfristig fünf Kreuzungen umzuplanen und umzugestalten, dürften 20 pro Jahr realistisch sein. Wichtig ist insofern eher, darauf zu achten, dass pro Jahr auch mindestens ein bis zwei "große" Kreuzungen (wie z. B. Eschholzstraße / Basler Straße) dabei sind.

Zu 3.2.4 Sichere Radwege:

Die Stadtverwaltung verweist an dieser Stelle wieder darauf, dass es bei ihrem Beispiel in der Tullastraße keine Alternative zur Fällung von Straßenbäumen gäbe, um unsere Forderungen zu erfüllen. Nur: Wir fordern nirgendwo, dass die Tullastraße diesen Querschnitten genügen muss. Unsere Forderungen beziehen sich auf die Umgestaltung von ca. 2 % des Freiburger Radverkehrsnetzes pro Jahr, also insgesamt (in ca. 4 1/2 Jahren) von 9 % des Netzes. Es ist bequem, aber nicht konstruktiv, aus den verbleibenden ca. 90 % Beispiele herauszupicken, wo diese Forderung nicht (sinnvoll) umsetzbar ist.

Die Problematik des „mangelnden“ Straßenraums setzt sich in der Engesserstraße fort. Warum ist es scheinbar undenkbar, hier eine Einbahnstraßenregelung einzuführen und den gewonnenen Platz dem Fuß- und Radverkehr zuzuschlagen? Gleiches gilt für Straßen in Wohn- und Geschäftsgebieten . z.B. könnte auch eine bevorrangte schnelle Radwegführung Richtung Norden durch die Merian- und Sautierstraße bei gleichzeitiger Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr erwogen werden. Ähnliche Überlegungen sollten in vielen weiteren Stadtteilen angestellt werden. Es ist im europäischen Ausland durchaus üblich, die Erschließung von Grundstücken in Wohngebieten im großen Stil durch Einbahnstraßen zu realisieren und so mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmer*innen zu schaffen. Leider wird dieses Konzept in Freiburg nur sehr selten angewendet.

Die Stadtverwaltung veranschlagte bei der Verabschiedung des Radverkehrskonzepts 2020 die Gesamtkosten für die Umsetzung auf 30 Millionen € (Amtsblatt 599, 2013). Das Radkonzept 2020 hat eine Streckenlänge von ca. 100 km. Nimmt man (geschätzt) an, dass die Hälfte der Strecken bereits dem in diesem Konzept angestrebten Standard entsprechen, also nicht mehr ausgebaut werden müssen, so ergäbe sich ein Wert von ca. 0,6 Mio € / km. In der Drucksache 266 werden Kosten von 4 Millionen € pro Kilometer Radweg angeführt, was in starkem Gegensatz zu den Berechnungen des Garten- und Tiefbauamts aus dem Jahr 2013 steht. Offensichtlich rechnet die Verwaltung in ihrer Drucksache mit Kosten, die bei einer kompletten Kanal- und Straßensanierung anfallen – was wir nie gefordert haben. Bei den Projekten, aus denen sich die 4 Mio. € pro km Radweg ergeben, wurde immer der gesamte Straßenraum umgebaut.

Wie in Gesprächen mit der Verwaltung und mit den Fraktionen des Gemeinderates vielfach erläutert, ist dies nicht unser bevorzugter Ansatz! Wir wollen durch geringe Eingriffe bereits bestehenden Verkehrsraum umnutzen! Am Beispiel FR3 entlang der Friedhofstraße haben wir dies in der über den VCD eingereichten Stellungnahme zum Bebauungsplan exemplarisch deutlich gemacht. Eine erste grobe Abschätzung der Kosten für die von uns vorgeschlagene Änderung, die ca. 300 - 400 m neuen, qualitativ hochwertigen Radweg schaffen würde, belief sich auf ungefähr 100 - 200.000 €, also nicht mehr als 0,5 Mio. € pro km Radweg, was auffällig gut mit dem Ansatz der Stadt zum Radkonzept 2020 zusammenpasst!

Eine Bemerkung am Rande: "Fahrradstraßen" und "Schutzstreifen" sind keine "reinen Radverkehrsanlagen", wie in Kapitel 3.2.4 von G-20/266 behauptet wird.

Zu 3.2.5 Durchgängiges und leistungsfähiges Radvorrangnetz:

Wir fordern lediglich 2/3 der Netzlänge, die im Radkonzept 2020 für eine Realisierung in eben diesem Jahr beschlossen war! Obwohl die Stadtverwaltung in ihrer Drucksache die genannten Breiten von 2,5 m bei Einrichtungs- und 4 m Breite bei Zweirichtungs-Radwegen bei einem höheren Radverkehrsaufkommen als sinnvoll erachten, wurde vor kurzem eine Fuß- und Radverkehrsbrücke auf einer der Radvorrangrouten (laut Radkonzept 2020), die für Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen verwendet werden soll, mit einer Breite von lediglich 2,5 m realisiert. Derart fehlerhafte Infrastruktur muss man entweder in wenigen Jahren teuer umbauen, oder man belässt sie und ignoriert damit faktisch die Beschlüsse des Gemeinderats zum Radkonzept 2020.

Ebenso ist die Behauptung aus Kapitel 3.2.5 von G-20/266, dass "bei der Radvorrangroute FR1 (Dreisamradweg) bei Umsetzung [der Forderungen des FR-Entscheids] der komplette südliche Grünzug entlang des Flussbettes der 4,0-m-Regel zum Opfer fallen" würde unrichtig und irreführend: Dies ist – wenn überhaupt – nur in ganz wenigen Abschnitten z. B. entlang des Ganterareals der Fall. Selbst im Innenstadtbereich haben Messungen von uns an mehreren repräsentativen Stellen zwischen Rheintalbahn und Turnseestraße ergeben, dass der Radweg für diese Forderung um 1 - 1,2 m aufgeweitet werden müsste, was lediglich 6-11 % der Breite des dort jeweils vorhandenen Grünstreifens zwischen der B31 in östlicher Fahrtrichtung (Südseite der Dreisam) und der Dreisam entspricht. In den Vororten ist tendenziell eher mehr Platz vorhanden, so dass dort der prozentual benötigte Anteil des Grünstreifens zur Umsetzung eines 4-Meter-Radwegs noch geringer ist.

Zu 3.2.6. Sichere Radabstellplätze:

Hier führt die Stadtverwaltung die 4000 Radabstellanlagen am Stadion ins Feld. Nur: Der

Beitrag dieser Radabstellplätze für die Verkehrswende in Freiburg ist gering – und der Vollständigkeit halber sollten an dieser Stelle auch die 2000 zusätzlichen Parkplätze am Stadion nicht unerwähnt bleiben.

Wenn es am Stadion möglich ist "mal eben" 4000 Radabstellplätze, die nur ca. 20 Mal im Jahr tatsächlich benötigt werden, für ein Partikularinteresse zu bauen, können wir nicht nachvollziehen, warum es ein quantitatives Problem darstellen soll, 1000 Radabstellplätze pro Jahr an Orten zu bauen, an denen sie ständig und dringend benötigt werden – wie z. B. am Hauptbahnhof, insbesondere an der Westseite.

Zu 3.2.8 Sichere Infrastruktur:

Wie auch die Sitzung des Mobilitätsausschusses am 18.11.2020 gezeigt hat, wurde unsere Forderung hier nicht vollumfänglich verstanden. Uns ist daran gelegen, dass eventuell eingeleitete Maßnahmen zeitnah realisiert werden bzw. die Begründung für die nicht ergriffenen Maßnahmen transparent gemacht werden.

Zu 3.2.9 Jährlicher Bericht:

Abgesehen von den strukturellen Mängeln der Sitzungen des Mobilitätsausschusses bzw. der Fachgruppe Radverkehr geht der Kreis der interessierten und fachkundigen Bürger*innen weit über diese Gremien hinaus. Wir halten es für zwingend notwendig, dass die Verwaltung ihre Kommunikation verbessert und die breite Öffentlichkeit regelmäßig über den Umsetzungsstand der Zielvorgaben der Bürgerentscheide unterrichtet.

Fehlende inhaltliche Bewertung des Bürgerbegehrens für einen fuß- und fahrradfreundlichen Innenstadtring

Leider fehlt in der Drucksache der Verwaltung die inhaltliche Bewertung des zweiten Bürgerbegehrens vollständig. Wir gehen davon aus, dass wir hier auf volle Zustimmung von Seiten der Stadtverwaltung stoßen. Wir widersprechen aber explizit der von der Verwaltung vorgeschlagenen Verkürzung des Innenstadtrings auf der westlichen Seite über den Rotteckring. Noch im Radverkehrskonzept 2020 sahen die städtischen Planer in Übereinstimmung mit unserem Bürgerbegehren die westliche Begrenzung des Innenstadtrings auf der "kleinen Bismarckallee". Diese Planung möchten wir aufgreifen und verweisen auch darauf, dass der Platz der alten Synagoge eine Fußgängerzone ist, auf der mit dem Rad nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf. Somit ist die Route über den Rotteckring als stark befahrene Haupt- oder Vorrangroute für den Rad(durchgangs)verkehr völlig ungeeignet, will man nicht vorsätzlich Konflikte zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden provozieren.

Ebenso möchten wir klarstellen, dass eine "gute Lösung" am Schlossbergring nicht nur aus einem verbreiterten Radstreifen bzw. Radweg auf der Nord-Süd-Achse bestehen kann.

Eine Lösung im Sinne der Verkehrswende muss in jedem Fall auch die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität umsetzen (in anderen Städten wäre der Boulevard, der die Grenze der Innenstadt zu einem Naherholungsgebiet darstellt, eine Fußgängerzone mit Straßencafés etc.). Ebenso muss eine – wie auch immer geartete – Umgestaltung auch die Fuß- und Radverkehrsrelation Salzstraße - Kartäuserstraße signifikant verbessern. Diese stellt faktisch die fahrradtechnische Anbindung des gesamten Freiburger Ostens an die Innenstadt dar. Die momentanen Zustände sind hier untragbar. Eine "Lösung", die lediglich die Verbreiterung der Radverkehrsanlagen an beiden Seiten des Schloßbergrings, Schwabentorings und Greifeneggrings beinhaltet, wird diese untragbare Situation auf Jahre zementieren, wohingegen eine Nutzung des östlichen Schlossbergrings/Schwabentorings ausschließlich für Fuß- und Radverkehr das aktuell bestehende Problem automatisch mit lösen würde. Leider sind die Drucksachen G-20/258 und G-20/267, auf die in der Drucksache G-20/266 immer wieder eingegangen wird zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Stellungnahme, nicht öffentlich einsehbar, so daß wir diese hier nicht kommentieren können.

Die oben diskutierten Punkte zeigen nach unserer Auffassung aber eindeutig, dass die Idee des Fuß- und Radentscheids, die Raumaufteilung und die Prioritäten im öffentlichen Raum in Freiburg signifikant zu ändern, offenbar noch nicht in der Verwaltung angekommen ist. Die Behauptung, dass die Verwaltung "das formulierte Ziel der Initiative, den Fuß- und Radverkehr (weiter) gezielt zu fördern und die Situation in Freiburg für die nicht-motorisierten Verkehrsarten weiter zu verbessern, [...] vollumfänglich geteilt und unterstützt" können wir so nicht erkennen. Die Drucksache zeigt eher, dass von bisherigen Planungsprämissen und Denkweisen nicht abgerückt werden soll. Auch die von der Verwaltung eingangs postulierte faktische nicht Umsetzbarkeit (Platzverhältnisse, Anzahl der Baustellen, Überlastung der lokalen Baufirmen, ...) kann nur als Ausrede gewertet werden:

Zum einen haben wir in der Diskussion der einzelnen Punkte mehrfach aufgezeigt, dass unsere Lösungsvorschläge, einfacher, schneller und oft ohne extremen Finanz- und Tiefbauaufwand möglich sind. Somit scheidet die Argumente zu hoher Baustellendichte und überlasteter Baufirmen aus, da diese pro Baustelle nur in geringerem Umfang und auch viel kürzer benötigt werden. Zum anderen haben wir an mehreren Beispielen aufgezeigt, dass sowohl die sogenannten räumlichen Sachzwänge als auch die postulierten Kosten so nicht plausibel sind, da alternative Herangehensweisen nicht betrachtet wurden .

Angemerkt sei auch, dass beim Bau des Stadions (samt Infrastruktur) und beim

Stadttunnel Argumente wie Baustellenhäufung oder Verfügbarkeit von Baufirmen von Seiten der Verwaltung nie zu hören waren.

Der mangelnde Platz "mangelt" nicht wirklich, sondern er wird vom Autoverkehr okkupiert (ca. 55 % der Verkehrsflächen in Freiburg).

Alternative Konzepte zur Neuverteilung der Verkehrsflächen gibt es in Freiburg an einigen Stellen (Vauban, aufgepflasterte Kreuzungen im Stühlinger, Betzenhauser Torplatz). Allerdings fehlt offensichtlich der Mut diese Konzepte konsequent auf die ganze Stadt anzuwenden.

Auch die Behauptung in der Drucksache G-20/266 "eine deutliche Reduzierung von Parkmöglichkeiten wird bei allen unzweifelhaften Vorteilen für Teile der Bürgerschaft auch massive Nachteile mit sich bringen, die das Potenzial haben, zu gesellschaftlichen Verwerfungen führen zu können" zeigt, dass die Zeichen der Zeit nicht verstanden wurden: Stand heute, ist in vielen Wohnvierteln das Parken im öffentlichen Raum (also auf städtischem Grund) kostenlos, während das Wohnen auf städtischem Grund (z. B. über Erbpacht) mit einem erheblichen Zins, der teilweise mehrere hundert Euro im Monat (!) beträgt, belegt wird. Dies halten wir in einer Stadt, in der bezahlbares Wohnen über alle Parteigrenzen hinweg als absolute Priorität angesehen wird, für eine bemerkenswerte Tatsache. Auch kostet das Jahresticket in der Radstation am Hauptbahnhof das 2,6-fache eines Anwohnerparkausweises.

Solange diese Rahmenbedingungen nicht geändert werden, besteht – nachvollziehbarer Weise – natürlich keine Bereitschaft einen der vielen vorhandenen (Tiefgaragen-)Stellplätze anzumieten, die in Freiburg (zwangsweise) gebaut wurden, aber ungenutzt leer stehen (PH-Parkhaus, Parkhaus ZO, private (Tief-)Garagen in vielen Stadtteilen, ...). Die Duldung solcher Zustände durch die Verwaltung, die diese sogar noch verteidigt (s.o.), ist der eigentliche gesellschaftliche Sprengstoff, den es schnellstmöglich zu entschärfen gilt.

Auch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg postuliert in seinem aktuellen Hinweispapier: "Eine kommunale Verkehrswende lässt sich nur verwirklichen, wenn nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilitätsformen ein deutlich größerer Anteil des öffentlichen Verkehrsraums zugestanden wird." Konkret geht das Ministerium für Verkehr davon aus, dass die Anzahl der öffentlichen Pkw-Stellplätze in Städten pro Jahr um ca. 5 % sinken sollte, sodass den Bürger*innen im Jahr 2030 im öffentlichen Raum eine Fläche von rund 50 % der gegenwärtig bereitgestellten Stellplätze für eine alternative Benutzung zur Verfügung steht.

Schlusswort

Wir haben in dieser Stellungnahme dargelegt, warum die Argumentation der Stadtverwaltung nicht stichhaltig ist. Wir haben Anhand zahlreicher Beispiele gezeigt, dass die Forderungen des FR-Entscheids mit kostengünstigen Maßnahmen umsetzbar sind. Dazu nötig ist allein politischer Wille. Mehr als 20.000 Freiburg*innen fordern Sie auf die notwendigen Schritte hin zu einer Verkehrswende zu gehen.

Stimmen Sie deshalb für die Übernahme der Forderungen des FR-Entscheids als Gemeinderatsbeschluss.

Tun Sie dies für die Zukunft Freiburgs; für mehr Klimaschutz, Sicherheit und Lebensqualität. Und tun Sie dies auch für Ihre Kinder, denn nur wenn wir alle jeweils vor Ort unseren Anteil leisten, werden wir diesen eine lebenswerte Erde hinterlassen - "Think global, act local"!

Freiburg, den 25.11.2020