

Nachhaltiger Verkehr in Freiburg

Teil 1: Das Schwarzbuch



Kein Vorrang auf der Rad-Vorrangroute

Freiburger Verkehrsforum



Freiburg

GREENPEACE

Freiburg



Südlicher Oberrhein

Fahrgastverband
PRO BAHN

Südlicher Oberrhein

Freiburg, im November 2015

Vorwort

Freiburg gilt allgemein als Vorreiter einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Deutschland. Unsere Analyse der Verkehrssituation in Freiburg im vorliegenden Schwarzbuch zeigt jedoch: Die Gesundheit, die Lebensqualität und die Umwelt werden stark vom Verkehr beeinträchtigt und beschlossene Verkehrskonzepte werden nur sehr langsam umgesetzt. Insgesamt wird in Freiburg, das sich als „Green City“ bezeichnet und als „Fahrradfreundliche Stadt“ ausgezeichnet ist, zu wenig getan, um einen nachhaltigen Verkehr zu fördern.

Denn trotz vieler gegenteiliger öffentlicher Erklärungen werden Verkehrspolitik und der Bau von Verkehrswegen in der Stadt immer noch vorwiegend vom Auto her gedacht. „Der Verkehr muss fließen“ meint vor allem „der Autoverkehr muss fließen“. Erst wenn dies sicher gestellt ist, oder da, wo der Autoverkehr nicht beeinträchtigt wird, wird - teilweise durchaus mit hohem Mitteleinsatz – etwas für Rad- und Fußverkehr getan.

Ein weiteres grundsätzliches Problem der Freiburger Verkehrspolitik ist, dass der Autoverkehr statisch gesehen wird - wenn diskutiert wird, dass Straßen verengt oder die Höchstgeschwindigkeit verringert werden soll, kommt oft das Argument, dass sich dann der Autoverkehr in andere Straßen verlagern würde. Dass inzwischen viele Studien belegen, dass jeder Verkehr, also auch der Autoverkehr, je nach guten oder schlechten Bedingungen zu- oder abnimmt, wird nicht gesehen.

Dies gilt entsprechend auch bezüglich der Stadtautobahnplanungen. Die vorgesehene Ausweitung der Straßenkapazität der B31 wird durch die prognostizierte flüssigere Verkehrsführung mehr motorisierten Verkehr anziehen - mit den bekannten Folgen z.B. in Sachen Luftverschmutzung.

Dieser unbefriedigenden Situation, die wir mit dem vorliegenden Schwarzbuch im Weiteren ausführlich erläutern, stellen wir in unserem Weißbuch die Vision ‚Freiburg als Stadt des nachhaltigen Verkehrs‘ gegenüber. Hier zeigen wir auf, welche konkreten Vorteile mit welchen Maßnahmen wir durch nachhaltigen Verkehr in Freiburg genießen könnten.

Die Herausgeber

ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Kreisverband Freiburg
Wentzingerstraße 15, 79106 Freiburg, Tel. 0761-76 99 88 55, www.adfc-bw.de/freiburg

VCD, Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Südlicher Oberrhein e.V.
Wentzingerstraße 15, 79106 Freiburg, Tel. 0761-76 99 88 50, www.vcd.org/suedbaden

Greenpeace e.V., Gruppe Freiburg
Wilhelmstraße 24a, 79098 Freiburg, Tel. 0761-20258270, www.greenpeace-freiburg.de

PRO BAHN e.V., Regionalverband Südlicher Oberrhein
www.pro-bahn-bw.de/rv_suedl_oberrhein/index.html

Zusammenfassung

1. Unverändert hohe Zahlen bei Unfällen per Rad und Fuß ohne Aussicht auf Änderung
2. Hohe Gesundheitsbelastung durch den Verkehr; mindestens 20 Todesopfer jährlich in Freiburg durch Luftverschmutzung des Verkehrs
3. Einhaltung der Klimaziele des Verkehrssektors äußerst fraglich
4. Konstante Zunahme der KFZ und LKW in Freiburg bei gleicher Verkehrsfläche
5. Umsetzung beschlossener verkehrsbezogener Konzepte weit hinter Zeitplan
6. Keine Gleichstellung, geschweige denn Bevorzugung des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
7. Viele Schwierigkeiten für Behindert, vor allem am Hauptbahnhof
8. Wenig Bereitschaft zur Einbindung der BürgerInnen
9. ÖPNV überlastet, lückenhafte Umland-Anbindung, Umweltverbund mit vielen Brüchen, Verkehrsverbund unvollendet
10. Wenig lebenswerter öffentlicher Raum in den Wohnquartieren
11. Negativ-aggressive öffentliche Stimmung gegen Radfahrende
12. Image der Stadt als Green City und "Fahrradfreundliche Stadt" nimmt Schaden
13. Finanzielle Vorteile des Umweltverbundes werden nicht genutzt

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	III
Zusammenfassung	IV
Inhaltsverzeichnis	V
1. Höchste Unfallzahlen im Land bei Fußgängern und Radfahrenden	7
2. Weitere Gefährdungen der Gesundheit	13
2.1 Luftverschmutzung	13
2.2 Aktuelle Belastung in Freiburg	14
2.3 Lärm	16
2.4 Fettleibigkeit und psychische Folgen von Bewegungsmangel	16
3. Klimabelastung – Zielerreichung unklar	17
4. Starke Zunahme des motorisierten Verkehrs in Freiburg	18
4.1 Personenverkehr	18
4.2 Güterverkehr	19
5. Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen weit hinter Zeitplan	20
5.1 Der Verkehrsentwicklungsplan von 2008	20
5.2 Radverkehrskonzept 2020	22
5.3 Modal Split: Bescheidene Zielquoten beim Radverkehr längst erreicht	23
5.4 Green City?	23
6. Geringer Stellenwert des Fuß- und Radverkehr in Freiburg	24
6.1 Kennzeichnungen von Radwegen werden oft nicht erhalten	27
6.2 Verbotsschilder statt attraktiver Angebote	27
6.3 Stress an Baustellen	28
6.4 Lange Rotphasen.....	29
6.5 Kaum Vorrang auf den Rad-Vorrangrouten	29
6.6 Zu geringe Investitionen	30
6.7 Schlechter Zustand und unzureichende Pflege von Fuß- und Radwegen	31
6.8 Zugeparkte Geh- und Radwege.....	32
6.9 Zu wenig Radabstellplätze	32
6.10 Weitere Beispiele für die nachrangige Wertschätzung des Fuß- und Radverkehrs	33

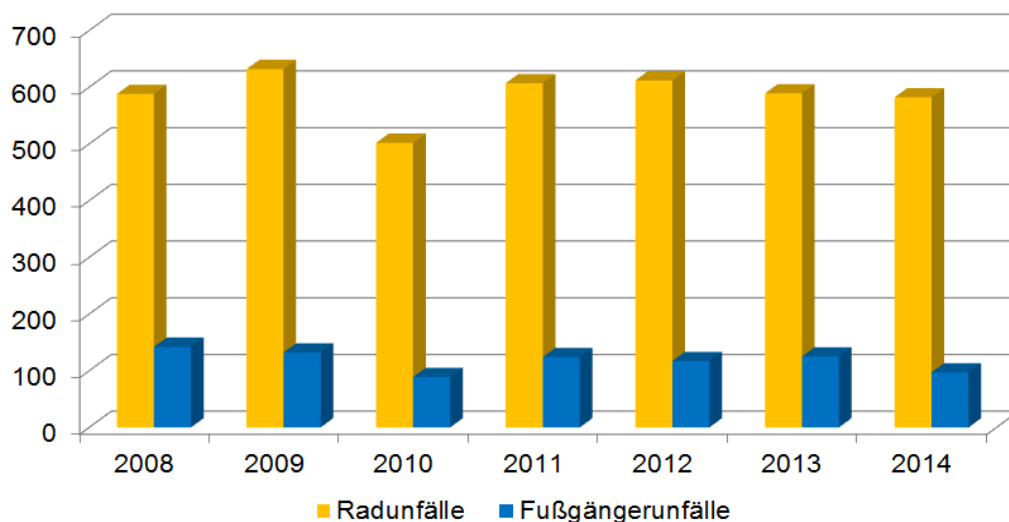
7. Noch viele Barrieren für Menschen mit Behinderungen	36
8. Wenig Bereitschaft zur Einbindung der BürgerInnen	37
9. ÖPNV	37
9.1 Überlastung	37
9.2 Zu wenig Sitzplätze.....	38
9.3 Überlastung des Bertoldsbrunnens.....	38
9.4 Eingeschränkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs	38
9.5 Keine Fahrradmitnahme in den Stadtbahnen	38
9.6 Hohe Hürden für Fahrradmitnahme im RVF	38
9.7 Anbindung des Umlands	39
9.8 Verkehrsverbund unvollendet	39
10. Kaum Lebens-Raum in den Quartierstraßen.....	40
11. Negative Stimmung gegenüber Radfahrenden	41
12. Das Image der Stadt ist gefährdet	42
13. Volkswirtschaftliche Betrachtung der Verkehrsarten	44
14. Blick in die Zukunft	45
Abbildungsverzeichnis	46
Tabellenverzeichnis	47
Abkürzungsverzeichnis	48
Die Autoren	48

1. Höchste Unfallzahlen im Land bei Fußgängern und Radfahrenden

Ein hoher Radverkehrsanteil wirkt sich in anderen Städten dämpfend auf die Unfallzahlen aus, nicht aber in Freiburg. Hier verunglücken gemessen an der Einwohnerzahl die meisten Radfahrenden in ganz Baden-Württemberg. Seit 2008 liegt die Anzahl der polizeilich registrierten Radunfälle bis heute kaum verändert zwischen 550 und 600, die der FußgängerInnen bei etwas über 100 (siehe Abbildung 1).



Jede Woche werden 10 Radfahrende (zum Teil schwer) verletzt; jährlich sind fast 100 Kinder und um die 100 Menschen über 65 Jahre betroffen - so muss in Freiburg **alle 14 Stunden ein Arzt zu einem Radunfall**.¹



Quelle: Jährliche Verkehrsunfallstatistik der Polizei

Abb.: 1 – Rad- und Fußverkehrsunfälle in Freiburg 2008-2014

Sind motorisierte Verkehrsteilnehmer an Rad-Unfällen beteiligt, werden Radfahrende in der Regel immer verletzt; die KFZ- oder LKW-FahrerInnen sind in der Regel in zwei Drittel der Fälle die Unfallverursacher².

Das im April 2013 beschlossene Radverkehrskonzept 2020 hat zwei gleichrangige Hauptziele: Den Anteil des Radverkehrs zu steigern und die Unfallzahlen zu senken³ - 2020 sollen es nur noch halb so viele sein wie 2012 (Amtsblatt der Stadt Freiburg Nr. 599/2013).

¹ Badische Zeitung (BZ), 28.06.2014

² Unfallstatistik der Polizei Freiburg und der Stadt Bielefeld; Freiburg Daten aus 2014 erstmals: 50/50.

³ Radverkehrskonzept 2020 Kapitel 3.2

Um diese Halbierung zu erreichen, müsste die Zahl der Unfälle jährlich um 10% zurückgehen, s. Abb. 2.

Der Radverkehrssicherheitsbericht (RVSB) der Stadt Freiburg aus dem Jahr 2008 hat zwar Unfallschwerpunktstrecken wie die Sedanstraße, die Elsässer Straße oder die Basler Straße identifiziert, aber Vorschläge und ein Zeitplan für die Umsetzung von Maßnahmen zu ihrer Beseitigung fehlen hierfür. Nach 6 Jahren (Ende 2014) waren von den auffälligsten 30 im RVSB identifizierten Strecken 9 umgebaut, eine teilweise umgebaut und eine in Planung. Bei 19 dieser Strecken (63%) ist bisher nichts verändert worden (s. Abb. 3).

Bei den Unfallschwerpunkten verhält es sich ähnlich: Von 25 Punkten sind 7 umgebaut (28%), einer im Bau und bei 17 ist nichts passiert und auch nichts geplant (=68%).

Im Jahr 2010 wurden, basierend auf dem Radsicherheitsbericht, für "ausgewählte Straßenzüge konkrete Handlungsempfehlungen für infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit" erarbeitet⁴. 7 Straßenzüge werden aufgelistet:

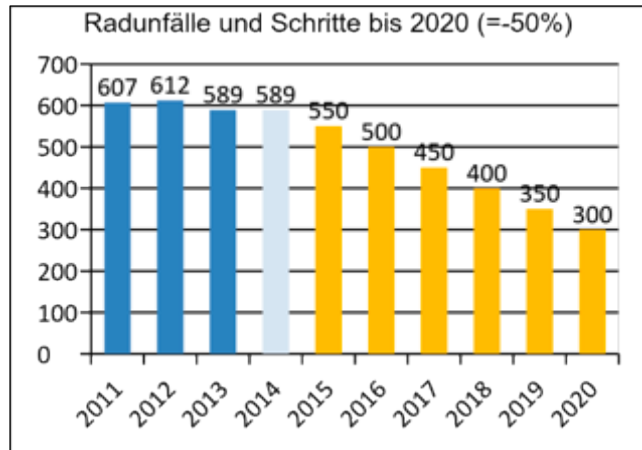


Abb.: 2 – Radunfälle (blau) und notwendige Verminderung zur Erreichung des Halbierungs-Ziels 2020

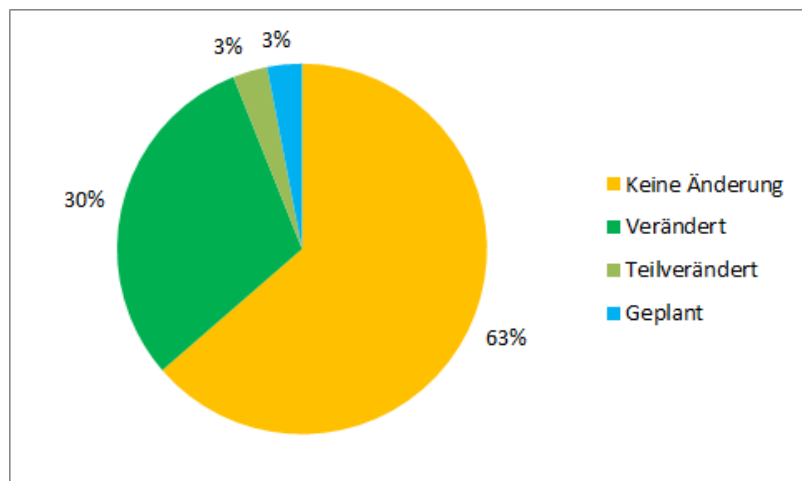


Abb.: 3 - Status der 30 auffälligsten Radunfallschwerpunktstrecken aus dem Radverkehrssicherheitsbericht von 2008 im April 2015

⁴ Radverkehrssicherheit in Freiburg, Handlungsempfehlungen, Hannover, im Mai 2010

Straßenzug	Anstehende Problematik, zu behandelndes Thema
Oberlinden/Salzstraße, bis Kaiser-Josef-Straße	Fußgängerzone, Thema Straßenbahn, Anliegerverkehr, Parken
Elsässer Straße (Uniklinik bis Paduaallee)	Radweg mit schlechter Sicht und Linksfahrproblematik
St. Georgener Straße	Kreisverkehr, Linksfahrproblematik
Talstraße	einseitig fehlende Radverkehrsanlage
Hindenburgstraße	Ausbildung (Markierung und Beschilderung) Fahrradstraße
Knoten Fritz-Horch-Weg / Sandfangweg	Bevorrechtigte Kreuzung für Radfahrer
Basler Straße	schmäler Radweg, viele Grundstückszufahrten, sehr hohe Verkehrsbelastung (Kfz); Längerfristige Handlungsoptionen

Tabelle 1: Übersicht ausgewählte Straßenzüge

Von diesen Handlungsempfehlungen wurde bis April 2015 nur ca. ein Viertel umgesetzt⁵. In der Antwort der Verwaltung zur Umsetzung der Verkehrskonzepte wird für diese Bereiche mehrfach auf das Radverkehrskonzept verwiesen⁶. Dort jedoch werden die Maßnahmen nicht nach Dringlichkeit aufgrund der Unfallsituation, sondern nach Förderfähigkeit priorisiert. Wann die Sicherheit in diesen Bereichen verbessert wird, ist bis heute nicht klar.

Die bauliche Situation hat bedeutenden Einfluss auf Radunfälle. Bundesweit entspricht bei Unfallschwerpunkten im Radverkehrsbereich die Radverkehrsführung in vierzig Prozent der Fälle nicht den Empfehlungen der Regelwerke⁷.

Es wird zwar an einigen Stellen in der Stadt die Radinfrastruktur ausgebaut, wie die drei Pilot-Radvorrangrouten und an den Stadtbahntrassen, aber nicht an den Stellen, wo es Sicherheitsmängel gibt. Zwei Beispiele:

1) Talstraße: Im RVS 2008 als Unfallschwerpunktstrecke ausgewiesen, verunglückten hier jährlich bis 2008 fünf RadfahrerInnen⁸. 2010 wurde nach dem südseitigen auch nordseitig ein Radschutzstreifen geplant. Im weiteren Verfahren wurde auch Tempo 30 angedacht; dafür wäre aber nach Meinung der Verwaltung eine komplette Neuordnung des Straßenraums sinnvoll gewesen, wofür es im Haushalt keine Mittel gegeben hätte⁹. Daraufhin wurde auch

⁵ Handlungsempfehlungen Radverkehrssicherheit unter <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231624.html>

⁶ Antwort des Dezernats V vom 28.09.2015, Anlage 2 zur Umsetzung des RVK 2020 auf die Anfrage von B90/Grüne vom 22.07.2015

⁷ Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden; Dt. Städte- und Gemeindebund und ADFC, Juni 2014

⁸ Radverkehrssicherheitsbericht 2008, S. 30; Neue Zahlen nicht bekannt

⁹ Lärmaktionsplan der Stadt Freiburg, Vorentwurf zum Mitwirkungsverfahren, 2013-11-07, S. 89

der nordseitige Radschutzstreifen nicht eingerichtet – so ist die Talstraße auch nach 6 Jahren für RadfahrerInnen immer noch sehr gefährlich - ohne Aussicht auf Verbesserung.

2) Die für Radfahrende katastrophale Situation auf der **östlichen Günterstalstraße**: Dreispurige Kfz-Führung, kein Radstreifen, Längsparker.



Gelegentlich bekommt man einen zufälligen Eindruck von Punkten mit einer Häufung von Unfällen, zum Beispiel im Gespräch mit Personen, die sich länger an diesen Punkten aufhalten. Eine Anfrage der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen an die Verwaltung wegen Daten zu Unfallorten wurde vom Baubürgermeister mit der Begründung abgewiesen, „die großen Datenmengen sollten mit einer externen Betrachtung durch erfahrene Büros mit der größtmöglichen Routine effektiv ausgewertet werden“ und es solle ein „unvoreingenommener Blickwinkel sichergestellt werden“ (Antwort des Dezernat V vom 13.10.2014).

Beispiele:
Einfahrt zum „Bauhaus“, eine Mitarbeiterin: „Hier passiert dauernd etwas, aber die Stadt tut nichts“;
Kreuzung Tal-/Hildastraße, eine Spargelverkäuferin bei einem schweren Fahrradunfall 2013: „Hier passiert dauernd was; heute ist die Polizei schon zum 4. Mal hier“.

Einige Beispiele zu mangelhafter Gestaltung von Radwegen in Freiburg:

Beispiel 1: Beim Geradeausfahren auf dem Radweg an der Besançon-Allee nach Süden beim Abzweig Matsuyama-Allee beschleunigt der MIV hier rechts abbiegend zur Schnellstraße hin und achtet hauptsächlich auf den Querverkehr. Ein Vorfahrt-gewähren-Schild steht unscheinbar weit *hinter* der Radweg-Querung (siehe Pfeil). Sowohl Kfz- als auch Radfahrende



Abb.: 4 – Praktisch keine Vorfahrt für das Rad

sind hier regelmäßig verunsichert. Ein Polizeibeamter zu dieser Stelle: „Bestehen Sie hier lieber nicht auf Ihrer Vorfahrt.“ Der Bereich ist zwar im Herbst 2014 neu asphaltiert worden, es wurden aber keine Änderungen vorgenommen.

Beispiel 2: Der Radstreifen an der Kreuzung Haslacher / Eschholzstraße verschwindet auf der Kreuzung; links abbiegende Radfahrer könnten aber den Eindruck haben, die linke Begrenzung des MIV-Streifens sei ihre linke Begrenzung, was zu fatalem Kreuzverkehr führen kann. Der Großbereich der Kreuzung gehört auch zu einem der Unfallschwerpunkte.

Für Fußgänger/innen – über 100 werden jährlich im Freiburger Straßenverkehr verletzt – gibt es keine veröffentlichte Unfallanalyse.

Ein Fazit im Radsicherheitsbericht: „Diese Zahlen lassen insgesamt eine Tendenz erkennen, nach denen sich der „Stärkere“ im Verkehrsgeschehen durchsetzt“ gilt auch sieben Jahre später noch: Die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen werden nicht systematisch geschützt. Siehe hierzu auch Kapitel 10.3.

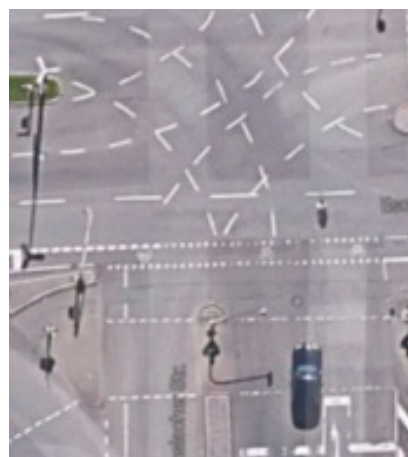


Abb.: 5 – Keine Rad-Links-Abbiegespur auf der Kreuzung

Das Freiburger Verkehrsforum möchte, dass sich daran etwas ändert.

Damit gefährliche Stellen bekannt und zeitnah verbessert werden können, bevor schwere Unfälle passieren, hat das Forum im letzten Dezember die interaktive Karte www.besser-unterwegs-in-freiburg.de erstellt. Sie gibt den FreiburgerInnen zum ersten Mal die Möglichkeit, mit wenig Aufwand Stellen einzutragen, die aus ihrer Sicht Sicherheits- oder Komfortmängel haben. Denn wer sich mit dem Rad nicht sicher fühlt, lässt es stehen. Bis Mitte 2015 sind von über 350 FreiburgerInnen über 800 Stellen eingetragen worden und mit über 500 Kommentaren versehen worden; es werden Häufungen von Einträgen an bestimmten Strecken und Punkten sichtbar. Über 50 Einträge beziehen sich explizit auf beobachtete Unfälle oder Beinahe-Unfälle. Es wurden Hot Spots von Einträgen, wie z.B. Habsburger/Ecke Okenstraße, aber auch ganze Strecken erkennbar, wie z.B. die Bismarckallee.



Abb.: 7 – Besser Unterwegs-Karte: Hot Spots



Abb.: 6 – Besser Unterwegs-Karte: Hot Routes

Ähnliche Online-Karte werden in anderen Städten genutzt, um die FußgängerInnen und RadfahrerInnen an der Verkehrsplanung zu

beteiligen (Gütersloh, Berlin, Kopenhagen) und Feedback zu geben über die Meldungen und deren (ggf.) Umsetzung. Bei anstehenden Umbauten könnte die Stadt mit einem Blick in die Karte Gefahrenhinweise aus deren Sicht berücksichtigen. In einem Gespräch des FVF mit dem Garten- und Tiefbauamt im März 2015 wurde eine Übernahme der Karte durch die Stadt aber abgelehnt mit der Begründung, dass man die gemeldeten Stellen schon kenne und für eine Übernahme keine Zeit habe. Auch in der Beantwortung einer offiziellen Anfrage einiger Fraktionen wurde eine Benutzung der Karte durch die Stadt Freiburg weiterhin abgelehnt¹⁰.

Die Stadt hat aktuell mit dem Beschluss des Haushalts 2015/16 die Mittel für die Radverkehrssicherheit („Radverkehrspauschale“) von 175.000 € pro Jahr um 43% auf 100.000 € pro Jahr gesenkt. Im ersten Haushalts-Entwurf waren diese Mittel von der Verwaltung sogar komplett gestrichen worden. Erst auf massive Intervention des FVF hin wurde zumindest der kleinere Betrag beschlossen. Dabei ist die Radverkehrspauschale im Radverkehrskonzept auch für „akute“, also Sicherheits-Maßnahmen, vorgeschrieben:

„Für Maßnahmen außerhalb der Vorrangrouten soll *auch die Radpauschale in ausreichender Höhe weitergeführt werden*, um im übrigen Radnetz Synergien z.B. bei Sanierungen nutzen oder um akute Maßnahmen der Verkehrssicherheit umsetzen zu können.“¹¹

Für einige gefährliche Abschnitte (Günterstalstraße Ostseite) sollen die für 2015/16 beschlossenen Gelder gemäß den Vorschlägen der Verwaltung in der Radlenkungsgruppe¹² für die Planung eingesetzt werden - mit einer sicheren Radwegführung ist dort daher nicht vor 2017/18 zu rechnen. So werden Radfahrende mindestens tausend Tage mit täglicher hoher Gefährdung und weiteren Unfällen ertragen müssen. Für viele andere Strecken sind sichere Radwege noch gar nicht absehbar - es gibt hier nach Kenntnis der Verkehrsforums nicht einmal Planungsansätze. Besonders sind hier zu nennen:

- Schnewlinstraße Ostseite zwischen Belfort- und Wilhelmstraße, auch im weiteren Verlauf über die kleine Bismarckallee: Slalom zwischen Fußgängern, Kfz-Türen und – Parkverkehr.
- Bismarckallee: Ausgang Bahnhofshalle für Fußgänger und Radfahrer mangelhaft
- Führungen ohne Schutzstreifen im Kfz-Türbereich: Eschholz-, Dreisam-, Merzhauser Straße.
- Habsburger Straße hinter der Haltestelle Hauptstraße stadtauswärts.

Insgesamt gibt es derzeit keine Strategie der Stadt Freiburg, wie die hohen Rad-Unfallzahlen vermindert werden sollen.

¹⁰ Antwort des Garten- und Tiefbauamtes vom 21.08.2015

¹¹ Radverkehrskonzept 2020 der Stadt Freiburg, S. 5

¹² Siehe Einladung des GuT zur Radlenkungsgruppe vom 13.08.2015

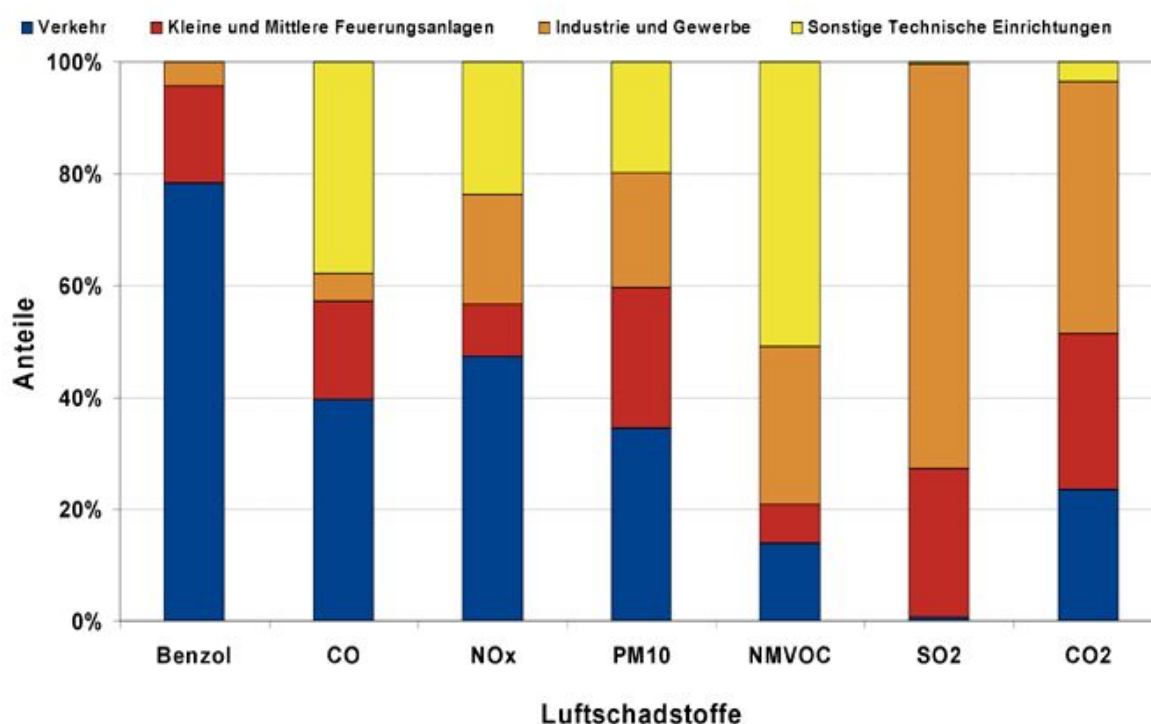
2. Weitere Gefährdungen der Gesundheit

2.1 Luftverschmutzung

Feinstaub, Ozon und Stickoxide sind gemäß Bericht der EU-Kommission von 2010¹³ eine große Gefahr für Gesundheit und Leben; über 420.000 Menschen sterben jährlich in der EU durch Luftverschmutzung. Das Max-Planck-Institut rechnet allein für Deutschland mit 7000 Todesopfern pro Jahr nur durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung, mit steigendem Trend¹⁴. Dies entspräche 20 Opfern in Freiburg.



Der Kfz-Verkehr (blau in der Abb. unten) ist in Baden-Württemberg an den Luftschadstoffen zu hohen Anteilen beteiligt (PM10 = Feinstaub):



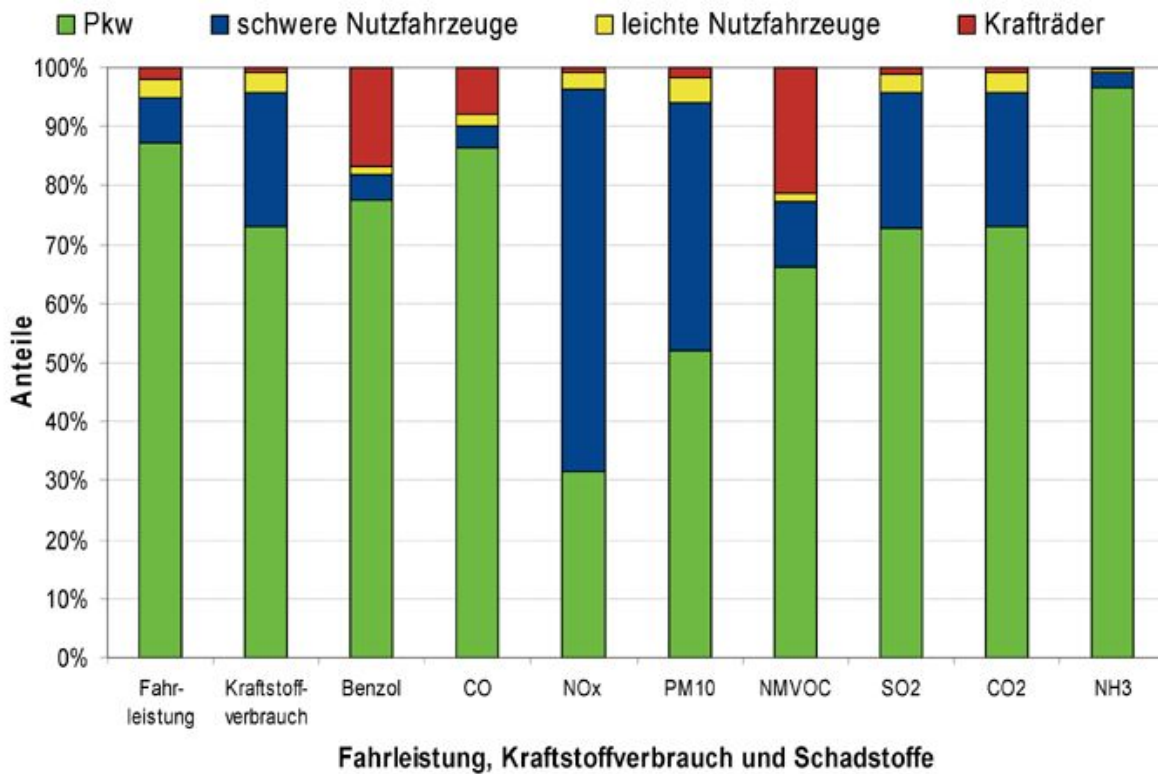
Anteile der Quellengruppen an den anthropogenen Schadstoffemissionen.
Quelle: LUBW, Emissionskataster Baden-Württemberg 2006

Abb.: 8 – Luftschadstoffe und ihre Verursacher

Die meisten Schadstoffe verursacht dabei der PKW-Verkehr (grün in der folgenden Abb.):

¹³ "Cleaner air for all" – EU-Factsheet about air pollution in the EU, 30-10-2014 unter <http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/air/en.pdf>

¹⁴ <http://www.mpg.de/9404032/sterberate-luftverschmutzung-todesfaelle>, 16.09.2015, eingesehen am 08.10.2015



Anteile der Fahrzeugkategorien an den Emissionen des Straßenverkehrs
Quelle: LUBW, Emissionskataster 2006

Abb.: 9 – Emissionen nach Verkehrsträgern

2.2 Aktuelle Belastung in Freiburg

Stickoxide sind gentoxisch, möglicherweise reproduktionstoxisch und immuntoxisch. Der Jahresmittelwert-Grenzwert¹⁴ für NO₂ von 40 µg/m³ wird an der Schwarzwaldstraße seit Jahren bei weitem überschritten (2013: 65 µg/m³). Damit liegt die Schwarzwaldstraße bundesweit an sechster Stelle von 400 Messstellen.¹⁵

Ozon ist gentoxisch und „wahrscheinlich krebserzeugend“.¹⁶ Gemäß dem Umweltbundesamt sollten 120 µg/m³ langfristig nicht überschritten werden.¹⁷ Der Grenzwert von „>120 µg/m³; <26 Tage“ wurde in den letzten Jahren in Freiburg-Mitte mehrfach überschritten (2010-2013)¹⁸:

¹⁵ Umweltbundesamt, NO₂ Jahresmittelwerte, Jahr 2013.

¹⁶ Stoffdatenbank des Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IFA) unter <http://gestis.itrust.de/nxt/gateway.dll?f=templates&fn=default.htm&vid=gestisdeu:sdbdeu>

¹⁷ Umweltbundesamt unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/ozon>

¹⁸ Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW), http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/langzeit/history_data/hfdiDLaQxJW.htm



Abb.: 10 – Ozonwerte in Freiburg

Der deutsche Spitzenreiter bei der Ozonbelastung liegt in Freiburg: Nirgendwo wurde 2010 der Richtwert der Europäischen Union für Ozon von $120\mu\text{g}/\text{m}^3$ öfter (an 53 Tagen) überschritten als auf dem Schauinsland;¹⁹ 2013 war dies an 45 Tagen der Fall.²⁰ In verkehrsarmen Gebieten ist die Ozonbelastung im Allgemeinen höher als in Ballungszentren. Dies liegt daran, dass ohne Sonneneinstrahlung Ozon durch KFZ-Emissionen wieder abgebaut wird und deswegen in verkehrsarmen Gebieten die Ozonkonzentrationen höher bleiben.²¹ Im heißen Sommer 2015 wurden sogar $180\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Juni und Juli in Freiburg häufig überschritten²². Solche erwiesenermaßen gesundheitsschädliche Konzentrationen sind bei mehr heißen Sommern regelmäßig zu erwarten.

Feinstaub ist gentoxisch und krebserzeugend. Feinstaub mit Durchmesser kleiner als 2,5 Millionstel Meter (Mikrometer, μm) erhöht für jede $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ das Langzeit-Herz-Kreislauf-Sterblichkeitsrisiko um 6-13%



($\text{PM}_{2,5}$).²³ $\text{PM}_{2,5}$ -Werte für Freiburg sind nicht veröffentlicht, obwohl sie laut LUBW an der Schwarzwaldstraße gemessen werden.²⁴ Die PM_{10} -Werte zeigen für Freiburg Überschreitungen der Grenzwerte²⁵ an 4 (Mitte) bzw. 13 Tagen (Schwarzwaldstraße) im Jahr.

¹⁹ „Schauinsland: Nirgendwo liegt der Ozon-Wert bundesweit höher“; Badische Zeitung vom 21.06.2011

²⁰ Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg LUBW, http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/langzeit/history_data/hfdiDO3JUebT120.htm

²¹ Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg LUBW <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/18805/>

²² „Ozonwerte steigen stark an; Umweltschutzamt warnt“, BZ vom 02. Juli 2015

²³ Health effects of particulate matter; WHO 2013 unter <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/health-effects-of-particulate-matter.-policy-implications-for-countries-in-eastern-europe,-caucasus-and-central-asia>

²⁴ Siehe http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/langzeit/mp_akt/sk_DEBW122.htm

Für alle drei Schadstoffe gilt: Für gentoxische Stoffe kann kein sicherer gesundheitlicher Maximalwert festgelegt werden, das heißt es gibt keinen sicheren Grenzwert, unterhalb dessen ein Gesundheitsrisiko ausgeschlossen ist.

Seit 2010 gehen einige Schadstoffwerte bzw. die Tage der Überschreitungen in Freiburg zum Teil leicht zurück. Möglicherweise hat die Einführung der Freiburger Umweltzone 2010 hier etwas bewirkt.

Der Stadttunnel für Freiburg würde an dieser Belastung nichts ändern, wenn die Motoren nicht deutlich sauberer werden. Höchstwahrscheinlich werden durch die höhere Attraktivität, durch Freiburg zu fahren, die Luftschadstoffe und damit die Gesundheitsgefahr steigen.

2.3 Lärm

Allein 4000 Herzinfarkte werden in Deutschland auf Straßenverkehrslärm zurückgeführt²⁶; das sind für Freiburg rechnerisch jährlich sieben. Der Bericht zum Lärmaktionsplan von 2013²⁷ weist gesundheitsschädlichen Verkehrslärm als flächendeckendes Problem in Freiburg aus: Allein 11 Achsen sind über 75/65 dB (tags/nachts) belastet. 24 weitere Achsen sind oberhalb 70/60 dB und 21 weitere mit mehr als 65/60 dB, dem Auslösewert für Maßnahmen zur Lärminderung, belastet. Damit sind 56 Freiburger Verkehrsachsen mit gesundheitsschädlichem Verkehrslärm belastet. Tagsüber sind dies 13.000 FreiburgerInnen, acht Schulen und drei Krankenhäuser, nachts 14.000 FreiburgerInnen.



Wann schadet Lärm?

Optimalen Schutz gewähren laut Umweltbundesamt ≤ 50 dB tags und ≤ 40 dB nachts; eine „erhebliche Belastung“ beginnt bei 55dB tags und 45 dB nachts; der gesundheitliche Grenzwert der WHO und der Auslösewert der Stadt Freiburg liegen bei < 65 dB tags und > 55 dB nachts.

Ob genügend Maßnahmen mit dem Lärmaktionsplan beschlossen und wirksam umgesetzt werden, ist derzeit schwer abzuschätzen.

2.4 Fettleibigkeit und psychische Folgen von Bewegungsmangel

2013 war jeder zweite Deutsche übergewichtig²⁸. Diese Zahl stagniert auf diesem hohen Niveau. Die Adipositas (Fettleibigkeit) nimmt allerdings zu und betrifft bereits ein Fünftel der Bevölkerung²⁹. Bedenklich ist die Zunahme der Adipositas gerade bei jungen Erwachsenen.

²⁵ PM10: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Jahr; PM2,5: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Jahr gemäß BImSchV unter http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_39/index.html

²⁶ <http://www.haz.de/Nachrichten/Wissen/Uebersicht/Warum-Laerm-ein-Stressfaktor-ist>

²⁷ Lärmaktionsplan der Stadt Freiburg 2013

²⁸ Pressemitteilung Statistisches Bundesamt:

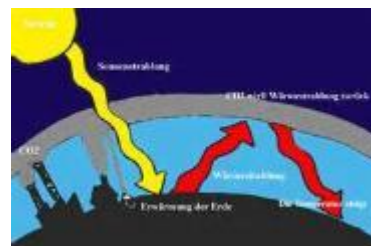
https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/11/PD14_386_239.html

²⁹ Bundesgesundheitsblatt: https://www.gbe-bund.de/pdf/DEGS1_Uebergewicht_Adipositas.pdf

Viele Menschen leiden auch an psychischen Erkrankungen. Laut DAK waren es 2013 ca. 15 Prozent der Berufstätigen.³⁰ Bei psychischen Erkrankungen kann Sport beziehungsweise Bewegung eine medikamentöse Behandlung unterstützen.³¹

3. Klimabelastung – Zielerreichung unklar

Freiburg hat in Verantwortung für den Klimaschutz 2007 beschlossen, die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 40% zu senken. Dazu bedarf es laut des Klima-Gutachtens des Öko-Instituts (2011) *aus dem Verkehrsbereich* bis 2020 23% weniger CO₂ und bis 2030 52% weniger gegenüber 2010. Dies sind ambitionierte Ziele – aber fast die Hälfte der Zeit bis 2020 ist bereits verstrichen. Die aktuellsten CO₂-Emissionsdaten liegen für 2011 vor. Danach stagnierten die CO₂-Emissionen gegenüber 2009, was aber angesichts der wachsenden Bevölkerung eine leichte Reduzierung pro Kopf bedeutet. Dieser Trend reicht nicht aus, um die klimaneutrale Kommune bis 2050 und eine Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 (gegenüber 1992) zu erreichen. So schreibt die Stadt Freiburg, dass „die Bemühungen der Stadt im Klimaschutz auf allen Ebenen weiter verstärkt und intensiviert werden müssen. Nur so werden die städtischen Klimaschutzziele erreicht werden können.“³²



Ob und wie konkret der Verkehrssektor seine Minderungsziele erfüllen wird, ist im aktuellen Beschluss des Gemeinderats zu den Klimaschutzziele jedoch nicht zu finden³³.

³⁰ DAK Gesundheitsreport 2013: http://www.dak.de/dak/download/Gesundheitsreport_2013-1146388.pdf

³¹ Bundesgesundheitsblatt:

http://www.rki.de/DE/Content/Service/Sozialberatung/BGBL_Krprl_Akt_psych_Gesund.pdf?__blob=publicationFile

³² Stadt Freiburg, Drucksache G-15/042, S.6

³³ Stadt Freiburg, Drucksache G-14/047

4. Starke Zunahme des motorisierten Verkehrs in Freiburg

4.1 Personenverkehr

Anfang 2015 waren in der Stadt Freiburg 88.611 PKW registriert. Diese Zahl steigt pro Jahr um rund 1.200 PKW an³⁴. Bei 15 m² pro PKW³⁵ benötigen diese zusätzlichen PKW allein zum Parken eine Fläche von etwa 18.000 m²; das entspricht viermal dem Platz der alten Synagoge. Der zusätzliche Flächenverbrauch wird durch den Trend zu größeren Wagen (SUV) noch verstärkt.

20 Parkhäuser in der und um die Freiburger Innenstadt mit ca. 5.500 Parkplätzen laden zum Fahren mit dem PKW in das Zentrum von Freiburg ein. Die Zufahrt erfolgt bei mehreren von ihnen durch eigentlich verkehrsberuhigte Zonen. Regelmäßig kommt es samstags zu langen Rückstaus z.B. in der Rempartstraße – eine Unfallschwerpunktstrecke im Radunfallbericht. Es ist nicht absehbar, dass sich dies nach Umbau des Rotteckrings ändern wird.

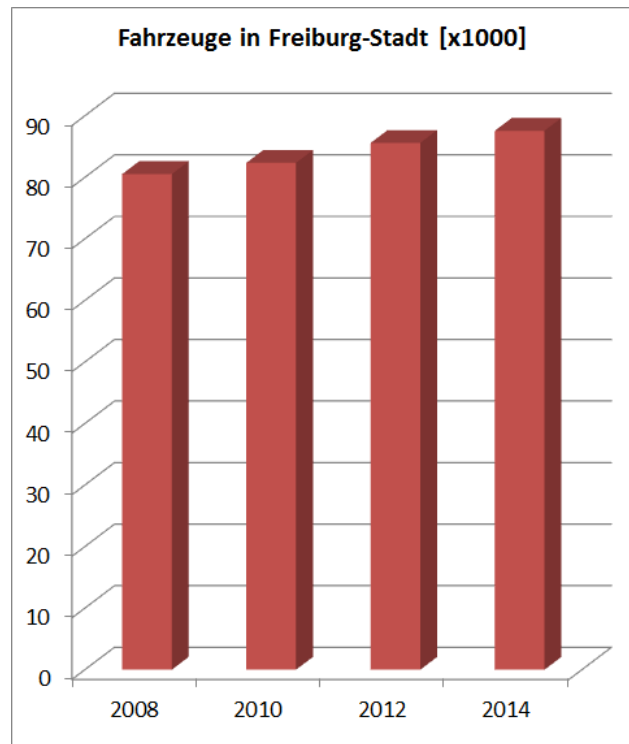


Abb.: 11 - Anzahl KFZ in Freiburg

Ein Ergebnis aus dem Forum Personenverkehr im Klimagutachten von 2011 war: „Auch wenn z.B. die Vorstellungen über konkrete Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs auseinander gingen, so waren doch alle Teilnehmer einig, dass der MIV massiv reduziert werden sollte.“³⁶ Maßnahmen in diese Richtung sind aber in Freiburg kaum erkennbar.

³⁴ Kraftfahrbundesamt, Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 1. Januar 2015 (FZ 1), sowie die entsprechenden Veröffentlichungen aus den Vorjahren seit 2008. In dem betrachteten Zeitraum schwanken die Zuwachszahlen für PKW zwischen 474 und 1502. Das arithmetische Mittel betrug 1155.

³⁵ Typische Parkplatzgröße bei Querparken 6 m lang / 2,5 m breit. Beim Längsparken kann der Parkplatz etwas schmaler sein. Allerdings kann in dem Fall die Türzone dennoch nur eingeschränkt genutzt werden, so dass man effektiv auf einen ähnlichen Platzbedarf kommt. Die Baden-Württembergische Garagenverordnung (<http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&docid=jlr-GaVBW1997rahmen&psml=bsbawueprod.psm1&max=true>) schreibt mit den Mindestmaßen 5 m * 2,3 m (zuzüglich beidseitig 0,1 m unüberbauter Randstreifen) nur 12,5 m² vor. Hinzu kommen jedoch in allen Fällen ggf. zusätzliche Flächen, die nur für die Anfahrt zum Parkplatz benötigt und verwendet werden können.

³⁶ Klimagutachten der Stadt Freiburg 2050 – Auf dem Weg zur Klimaneutralität; Abschlussbericht; Gutachten des Öko-Instituts im Auftrag der Stadt Freiburg, 2011.

4.2 Güterverkehr

Der Straßen-Güterverkehr in Freiburg wird bei Fortführung des Status quo in den nächsten Jahrzehnten weiter stark zunehmen, wenn dagegen keine wirksamen Maßnahmen ergriffen werden. Allein von 2010 bis 2020 würden so 8,5% mehr Güterfahrzeug-Kilometer entstehen, bis 2050 31% mehr.³⁷

Der Lieferverkehr in der Innenstadt scheint zuzunehmen: Durchgehend finden sich mehr oder weniger legal abgestellte Kraftfahrzeuge in Innenstadt und Fußgängerzone, besonders auf der Kaiser-Joseph-Straße südlich vom Martinstor, Oberlinden und Herrenstraße. Ständig unter Zeitdruck, sind die FahrerInnen oft besonders hektisch und stellen eine Gefahr für die vielen FußgängerInnen und RadfahrerInnen an diesen Orten dar.

Auf die Frage nach mehr Parkverstoß-Kontrollen sagten Mitarbeiter des Gemeindevollzugsdienstes, dass es dafür nicht genug Personal gäbe. Andererseits konnte man 2014 Aktionen in Oberlin-



Abb.: 12 – Intensive Fahrradkontrolle mit 5 BeamtInnen

den und an der Rempartstraße beobachten, wo 4 bzw. 5 (!) Ordnungskräfte Radfahrende kontrollierten (s. Abb.).

Andere Städte führen Pilotprojekte zum Einsatz von (E-)Lastenrädern durch. In Freiburg wurde ein City-Logistikkonzept zwar seit Jahrzehnten mehrfach angeregt, aber weder Mittel noch Personal dafür bereitgestellt.³⁸

Für mehr motorisierten Lieferverkehr würde auch der geplante Stadttunnel sorgen, der nicht nur durch die attraktivere Durchfahrt durch Freiburg mehr Schwerlastverkehr anlockt, sondern besonders auch durch einen „Vollanschluss“ am „Ganterknoten“ die Zufahrt zur Innenstadt für kleinere Lieferfahrzeuge deutlich attraktiver machen würde.

³⁷ Ebd.

³⁸ Luftreinhalteplan Freiburg 2012

5. Umsetzung von beschlossenen Maßnahmen weit hinter Zeitplan

5.1 Der Verkehrsentwicklungsplan von 2008

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) sagt (S. 16): „Das Maßnahmenprogramm 2020 umfasst alle Maßnahmen, die bis zum Planungshorizont 2020 umgesetzt werden sollen.“ Von diesen Maßnahmen, die den Umweltverbund betreffen haben wir alle, die im VEP „hohe Priorität“ haben, auf ihre Umsetzung hin analysiert:

Status: umgesetzt		
Fuß	Rad	ÖPNV
Einführung einer Fußverkehrspauschale	Rampe Ochsenbrücke (R1, R10)	Reaktivierung der Verbindung Müllheim – Mulhouse (Ö13)
	Rampe Haslacher Straße (Teil R2)	Stadtbahnverlängerung Zähringen (Ö2)
	Radverkehrsanlagen Eschholzstraße, Habsburgerstraße (R10)	
	Ausbau Güterbahnradweg Süd (Verbindungen in Haslach und Stühlinger, R2)	
	Lückenschluss Markwaldstraße (R4)	

Tabelle 2: Umgesetzte Maßnahmen des VEP mit Priorität „Hoch“

Status: in Umsetzung oder teilweise umgesetzt		
Fuß	Rad	ÖPNV
	Ausbau Dreisamuferweg (Rampe Kronenbrücke, R1)	Stadtbahn Rotteckring (Ö3)
	Änderung der Verkehrsführung im Bereich Kronenbrücke (R5)	Stadtbahn Messe (Ö4)
		Ausbau der Pilotstrecken des Konzeptes „Breisgau S-Bahn“

Tabelle 3: Maßnahmen des VEP mit Priorität „Hoch“ in Umsetzung oder mit teilweiser Umsetzung

Status: nicht umgesetzt		
Fuß	Rad	ÖPNV
Bau des „Bohlsteges“ zwischen Fehrenbachallee und Egertenstraße	Ausbau Dreisamuferweg (Littenweiler, R1)	
Bau eines Steges über die Güterbahn zwischen Haid und Haslach	Lückenschluss Stefan-Meier-Straße (R4)	
Bau eines Steges über die B3 in Zähringen auf Höhe des real-Markts	Radverkehrsverbindung Waltershofen – Gottenheim (R7)	
	Radverkehrsanlagen Friedhofstraße	

Tabelle 4: Nicht umgesetzte Maßnahmen des VEP mit Priorität „Hoch“

Nicht bewertet haben wir schwer messbare Maßnahmen (z.B. laufende Veränderungen):

Status: nicht bewertet		
Fuß	Rad	ÖPNV
Standards für Fußverkehrsanlagen	Aufwertung von Fahrradrouten (R11)	Ausbau der Pilotstrecken des Konzeptes „Breisgau-S-Bahn“ (Ö9)
Einführung eines Fußverkehrsbeauftragten	Überprüfung und Optimierung von signalgeregelten Knotenpunkten (R5)	
	Fortsetzung von Programmen zur flächendeckenden Attraktivitätssteigerung: - Öffnung von Einbahnstraßen (R9) - Wegweisung (R12) - Abstellanlagen (R13)	

Tabelle 5: Nicht bewertete Maßnahmen des VEP mit Priorität „Hoch“

Es fällt auf, dass mehrere Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr mit der Priorität „Hoch“ bis heute nicht umgesetzt wurden.

Auf S. 4 des VEP steht: „Der Gemeinderat soll regelmäßig zu den Haushaltsberatungen über die Umsetzung der VEP-Maßnahmen informiert werden. Berichtet werden soll insbesondere über Themen wie Verkehrssicherheit, Fuß- und Radverkehr, Car-Sharing sowie kleinräumige Verkehrskonzepte auf Stadtteilebene.“ Angesichts des langen Zeitraums der Prognosen und des Maßnahmenprogrammes bis zum Jahr 2020 soll „bei Bedarf ..., spätestens aber nach 5 Jahren eine Überprüfung und ggf. Aktualisierung der Inhalte des VEP durchgeführt werden.“ Eine solche regelmäßige Berichterstattung findet jedoch nicht statt; im Jahr 2013 erfolgte auch keine Überprüfung oder Aktualisierung. Auch auf den Internetseiten der Stadt gibt es keine Informationen, die aktueller sind als 2008. Somit ist den BürgerInnen und auch dem

Gemeinderat die Umsetzung des VEP derzeit nicht bekannt. Erst auf eine Anfrage von B90/Die Grünen vom 22.07.2014 wurde mit Schreiben des Baudezernats vom 28.09.2015 zur Umsetzung Stellung genommen. Diese Stellungnahme wurde in der obigen Auswertung bereits berücksichtigt. Leider ist auch nach dieser Antwort nicht bekannt, wann die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr mit der Priorität „Hoch“ umgesetzt werden.

5.2 Radverkehrskonzept 2020

Im Radverkehrskonzept steht: „So könnten z.B. bei städtischen Mitteln für das Rad-Vorrang-Netz von 1,0 Mio. € pro Jahr (plus 50% Förderung durch das Land) die drei Pilotrouten in den nächsten beiden Doppelhaushalten, also bis zum Jahr 2016, umgesetzt werden.“³⁹ (Hervorhebung FVF). Wenn man sich die Baufortschritte ansieht, werden diese drei Pilot-Routen bis Ende 2016 jedoch nicht einmal zur Hälfte fertig gestellt:



Pilotroute	Bauliche Umsetzung Ende 2014 ⁴⁰	Vor. bauliche Umsetzung Ende 2016	Kommentar
Güterbahn	430/1900 Punkten = 23%	750/1900 Punkten = 39%	-
Dreisam	660/2000 Punkten = 33%	1020/2000 Punkten = 51%	Planung DrS15 und 16 in 2015/16
Zähringen-Stühlinger-Vauban	140 /1200 Punkten = 12%	140/1200 Punkten = 12%	Planung ZSV6 und 7 in 2015/16
	Insgesamt 24%	Insgesamt 37%	

Tabelle 6: Status Pilotrouten⁴¹ des Radverkehrskonzepts

Diese Umsetzungsquoten decken sich weitgehend mit den Angaben des GuT in der Antwort auf die Anfrage von B90/Die Grünen zum Stand der Umsetzung der Verkehrskonzepte⁴².

Die Verwaltung verweist auf die Politik, die die Gelder für die Konzepte bereitstellen muss⁴²; von der Verwaltung selbst wurden aber die erforderlichen Summen (z.B. für die plangemäße Fertigstellung der Vorrangrouten bis 2016) in den Entwürfen der Haushaltspläne der letzten Jahre nicht eingestellt.

³⁹ Berechnungen des FVF April 2015

⁴⁰ Für jede Maßnahme wurden für die Fertigstellung 100 Punkte angesetzt; der Grad der Fertigstellung zu einem bestimmten Zeitpunkt ergibt die Punktzahl pro Maßnahme (z.B. 40% fertig = 40 Punkte).

⁴¹ Quellen: Angaben des GuT, eigene Berechnungen; Punktezahl gemäß Anteil der Umsetzung an der Gesamtumsetzung; Basis: Radverkehrskonzept 2020, Maßnahmenliste

⁴² Antwort des Dezernats V vom 28.09.2015 zur Umsetzung des RVK 2020 auf die Anfrage von B90/Grüne vom 22.07.2015

Fazit des FVF zum Radverkehrskonzept: Die Umsetzung der Maßnahmen inkl. der drei Pilotrouten, liegt weit hinter der Zielmarke 2020; eine Umsetzung bis 2020 wird nicht möglich sein, wenn die bisher viel zu geringen Investitionsmittel und die zu geringe Personalausstattung des Garten- und Tiefbauamtes nicht deutlich erhöht werden.

5.3 Modal Split: Bescheidene Zielquoten beim Radverkehr längst erreicht

Die Zielquoten für eine Erhöhung des Anteils von Fuß- und Radverkehr in Freiburg sind so bescheiden, dass sie wohl schon vor Jahren erreicht worden sind. Wurden 1999 schon 27% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt, hat man mit dem Radverkehrskonzept 2013 für 2020 „über 30%“ beschlossen. So hat man die Zielmarke innerhalb 21 Jahre um 4% erhöht. Im Haushaltsentwurf 2015/2016 (S. 708) ist die Zielgröße „30%“ für 2016 angegeben. Es könnte der Verdacht aufkommen, dass die Quote niedrig angesetzt wurde, um 2016, wenn die neue Verkehrsbefragung vorliegen soll, dies als Erfolg vermelden zu können.

Andere Städte haben schon deutlich höhere Anteile erreicht: Münster kommt beispielsweise auf 35%, Groningen auf 40%. Kopenhagen meldet in seinem zweijährlich erscheinenden „Bicycle account“, dass der Anteil der mit dem Fahrrad zur Arbeit gemachten Fahrten seit 2012 um 25% gestiegen ist: damit ist der Anteil der Kopenhagener, die mit dem Fahrrad zur Arbeit in die Stadt fahren, auf 63% gestiegen⁴³.

5.4 Green City?

Freiburg vermarktet sich als „Green City“. Dieses Label zieht vermutlich erfolgreich viele BesucherInnen in die Stadt. Doch wie „green“ ist z.B. der Verkehr in Freiburg wirklich? Steht die Stadt wirklich noch weit vorne im Ranking der Städte mit nachhaltigem Verkehr?

Hier ruht man sich eher auf alten Lorbeeren aus, als dass weitere innovative Ideen und Projekte entwickelt oder aufgegriffen werden. Denn z.B. in der aktuellen Green City Broschüre von 2014⁴⁴ finden sich zum Thema Verkehr keine Angaben zu aktuellen Fortschritten oder Projekten: Die aufgeführten Entwicklungen und Erfolge behandeln die Jahre 1969-1999 (!).

Dabei wird die Bedeutung des Radverkehrs in Freiburg deutlich betont: „Auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt muss der Verkehrsträger Rad eine essentielle Rolle spielen“⁴⁵ und „...brauchen wir den Quantensprung“⁴⁶. Doch wie dieser ohne entsprechenden Mitteleinsatz und dem Mut zu neuen Wegen geschafft werden soll, ist derzeit offen.

⁴³ Pucher, J., Dill, J., Handy, S., 2010. Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review. Preventive Medicine 50, S106–S125; City of Copenhagen (2015): Bicycle Account 2014. Verfügbar: <http://www.cycling-embassy.dk/2015/05/06/new-bicycle-account-from-copenhagen/>

⁴⁴ Green City Freiburg 2014 – Wege zur Nachhaltigkeit, FWTM

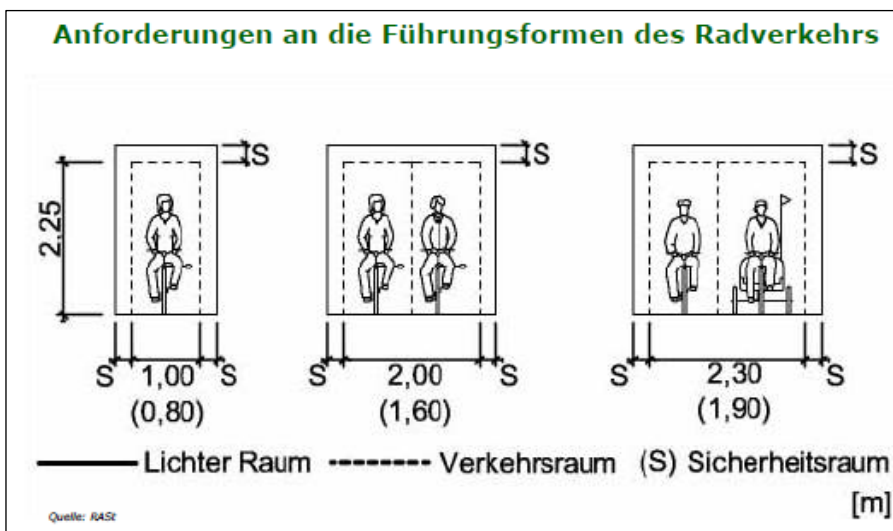
⁴⁵ Klimagutachten der Stadt Freiburg 2050 – Auf dem Weg zur Klimaneutralität; Abschlussbericht; Gutachten des Öko-Instituts im Auftrag der Stadt Freiburg, 2011.

⁴⁶ GuT-Amtsleiter Frank Uekermann im Amtsblatt der Stadt Freiburg 599/2013

6. Geringer Stellenwert des Fuß- und Radverkehr in Freiburg

Im Klimagutachten der Stadt Freiburg von 2011 steht: „... im politischen Entscheidungsprozess fehlt es jedoch an der notwendigen Unterstützung für einen über das bisherige Maß hinausgehenden Qualitätssprung in der Radinfrastruktur... Auch im Vergleich zu vielen anderen (insbesondere Fahrrad-) Städten befinden sich die Bemühungen um den Radverkehr in der Stadt Freiburg auf einem eher niedrigen Niveau.“⁴⁵

Der Fuß- und Radverkehr wird in Freiburg nicht systematisch gepflegt und gefördert. Selbst die gesetzlichen Möglichkeiten zur Förderung werden nicht ausgeschöpft. Im Gegenteil: Geplant wird mit Mindestmaßen (Aktuell: 1,85 m an der Breisacher Straße und am Friedrichring geplant); diese werden im Widerspruch zu den Empfehlungen für Radverkehrs-Anlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen auch noch kombiniert. Der Raumbedarf des Radverkehrs hat aber gemäß BMV folgende Dimensionen:



Raumbedarf des Radverkehrs (gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, BMV 2006)

So leiten sich die Breitenanforderungen für Radverkehrsanlagen ab: „Wenn auf Radwegen beispielsweise sicheres Überholen von Radfahrern ermöglicht werden soll, ist dafür eine bauliche Breite von 2,00 m erforderlich.“⁴⁷

In Freiburg mit den maximal 1,85 m Breite ist bei relativ neuen Radverkehrsanlagen ein Überholen langsamerer Radfahrender nicht möglich, ohne auf der KFZ-Spur zu fahren (z.B. Breisacher oder Merzhauser Straße). Radstreifen sind ohne Sicherheitsstreifen an geparkten Kfz vorbeigeführt und können damit schwere Unfälle verursachen.

⁴⁷ Führungsformen des Radverkehrs; StVO – VwV-StVO – ERA; Dankmar Alrutz, Markus Lerner, BMV 2012

Für den Kfz-Verkehr wird hingegen mit komfortabel breiten Maximalmaßen geplant – hierbei wird sogar dem Trend zum größeren PKW (z.B. SUV) entsprochen, denn gemäß dem Garten- und Tiefbauamt wird bei Planungen die maximale Parkplatzbreite von 2,50 m voll ausgenutzt⁴⁸.

Weder die vor kurzem fertig gestellte noch die derzeit im Bau befindliche Rad-Infrastruktur wird den Anforderungen eines zunehmenden Radverkehrs und oder gar der Nutzung durch E-Bikes, Lastenräder oder Anhänger gerecht. Allen Ernstes verweist das Garten- und Tiefbauamt (GuT) in der Antwort auf eine Anfrage der Fraktion B90/Grüne 2014 auf die Möglichkeit, mit mehrspurigen Fahrrädern links von den Radverkehrsanlagen auf der Kfz-Spur zu fahren - ein zwar legaler, aber sehr praxisferner Vorschlag.

Die in der StVO angelegte Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht wird nur in Tempo-30-Zonen umgesetzt, auf allen Kfz-Vorrangstraßen mit Tempo 50 bleibt es bei der exklusiven Fahrbahnnutzung für den Kraftfahrzeugverkehr. Der Radverkehr wird weiterhin gezwungen, auch unzureichende oder gar gefährdende Radwege zu benutzen.

Ebenfalls nicht angegangen wird die Trennung von Rad- und Fuß-Lichtsignalanlagen, die bis Ende 2016 abgeschlossen sein muss.

Es gibt nur vereinzelt eine Reduktion von MIV-Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs. Der Normalfall ist der Erhalt beider Spuren, wie etwa bei der aktuellen Umbauplanung am Friedrichring, die für die nächsten Jahrzehnte Fakten schaffen wird. Eine deutliche Zunahme des Radverkehrs wird dort nicht geplant – von der Stadtverwaltung wird im Gegenteil betont: „Wir werden denselben (Auto-) Verkehr fließen lassen können wie derzeit“⁴⁹. Ausreichend breite Radwege, Aufstellflächen vor dem MIV und leicht und rasch nutzbare Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende wurden vom GuT abgelehnt: „Eine Reduzierung der Anzahl der Kfz-Fahrstreifen ist angesichts der hohen Belastung der Straße mit Kfz-Verkehr ... aus Sicht der Verwaltung nicht vorstellbar“. Hierbei sollen auch beide MIV-Fahrstreifen breit bleiben, denn wegen der „Verteilung der Verkehrsströme muss davon ausgegangen werden, dass auch der linke Fahrstreifen in erheblichem Umfang von Lkw genutzt wird.“ Im Klartext: Weil auch LKWs den linken Fahrstreifen benutzen wollen, wird es für die Rad- und Gehwege nur derzeit vorgeschriebene Mindestbreiten geben. Besonders pikant ist hier, dass Linksabbiegen für Radfahrende, obwohl es im Radverkehrskonzept 2020 steht⁵⁰, nicht umgesetzt werden soll.

Der von der Verwaltung verfolgte Grundsatz der zweispurigen Führung der Kfz auf dem Innenstadtring geht an vielen Stellen zu Lasten von Fuß- und Radverkehr, weil dann oft nicht mehr genug Platz für breite Fuß- und Radwege ist. Fußgänger und Radfahrer müssen ir-

⁴⁸ Siehe Freiburger Wochenbericht vom 30.09.2015, S.1:

⁴⁹ Der Sonntag, 19.10.2014

⁵⁰ „Siegesdenkmal / Friedrichring: Verbesserung RVA / Abbiegemöglichkeiten in Habsburgerstr. mit Stadtbahn Rotteckring“: Radverkehrskonzept 2020, Anhang 07b, Maßnahme InS4.

gendwie mit dem Restplatz zusammen oder gegeneinander zurechtkommen, wie z.B. am Ausgang der Bahnhofshalle, auf der Schnewlinstraße (Abschnitt vor dem Jazzhaus) oder bei der Durchfahrt von der Kartäuserstraße zum Schwabentor.

Die vor kurzem fertiggestellte Kreuzung Breisacher Straße/Berliner Allee zeigt die deutliche Benachteiligung des Radverkehrs:

- - Dreifache Kfz-Fahrbahnen, aber keine Linksabbiegespuren für Radfahrende:



- Doppelte Ampelphasen für Radfahrende beim Linksabbiegen - dabei sollen sie sich quer vor die wartenden Kfz aufstellen – mit Anhänger kaum realisierbar:



- Radwegführung auf dem Bürgersteig mit enger Führung in Ampelbereiche mit wartenden FußgängerInnen



Nicht zuletzt die über 800 Einträge in der www.besser-unterwegs-in-freiburg.de-Karte dokumentieren viele neuralgische Punkte, an dem der Fuß- und Radverkehr stiefmütterlich bis fahrlässig benachteiligt bis gefährdet ist.

6.1 Kennzeichnungen von Radwegen werden oft nicht erhalten



Abb.: 13 – Markierungen in der Hans-Bunte-Str., Basler Landstraße, Tullastraße

Radweg-Gefahrenstellen sind zum Teil gar nicht oder nur wenig auffällig markiert (z.B. Zufahrt Bauhaus Wiesentalstraße, kürzlich zumindest mit Piktogrammen versehen, s.u.). Radfahrenden wird an diesen Stellen oft die Vorfahrt genommen und es entstehen gefährliche Situationen.

An solchen Stellen fehlen auffällige Markierungen wie flächige Rotfärbungen. An Ausfahrten und anderen Stellen werden bestehende Markierungen oft nicht erneuert, so dass sie bei einer Belagserneuerung oder auch mit der Zeit ganz verschwinden. Erstaunlich ist, dass diese Stellen über Jahre hinweg nicht nachgebessert werden.



Abb.: 14 – Zufahrt Bauhaus West

6.2 Verbotsschilder statt attraktiver Angebote

An Kreuzungsbereichen müssen Radfahrende beim Linksabbiegen meist zwei Rotphasen abwarten, weil es keine Linksabbiegespuren oder Aufstellflächen vor dem MIV gibt. Beispiel: Aus der Reiterstraße kommend in die Merzhauser Straße oder aus der Gartenstraße auf den Dreisamradweg. Die Folge: Es wird auch auf dem Fußweg gegen die Fahrtrichtung gefahren. Anstatt solche Bereiche auch für Radfahrer gleichberechtigt auszustatten (z.B. Aufstellflächen, eigene Ampeln, grüne Welle, Abbiegestreifen, evtl. auch Grün in alle Richtungen für Fuß-/Radverkehr), werden dort Radfahrer öffentlich als „Geisterradler“ angeprangert.

Andernorts werden Verbotsschilder aufgestellt statt Lösungen auszuschildern. Im Beispiel (Abb.: 16 - Günterstalstr.) gibt es für Radfahrende, die aus dem Gartengelände Wonnhalde kommend in Richtung Innenstadt wollen, kein Angebot. Im November 2014 wurde stattdessen ein Verbotsschild für den Gehwegradweg aufgestellt.



Abb.: 15 – Ende des Radwegs Günterstalstr.

6.3 Stress an Baustellen

An Baustellen werden Fuß- und Radwege regelmäßig nicht ausreichend gesichert und auf zu geringem Raum geführt. Einige Beispiele aus 2014 und 2015 :

- Friedrichring (Abb. 18): für Fuß- *und* Radverkehr gemeinsam wurde eine zu schmale Wegführung (1,30 m statt wie vorgeschrieben 1,50 m⁵¹) eingerichtet - weil die Regelbreite die Fahrbahn beeinträchtigt hätte? Radfahrende und Fußgänger drängten sich hier regelmäßig aneinander vorbei, während der MIV zweispurig ungestört weiterlief.



Abb.: 17 – Friedrichring



Abb.: 18 – Kronenstraße

- Kronenstraße (Abb. 19): Radfahrende sollten hier nach Vorstellung des GuT „den Pulk anführen“ - in der Praxis drängten sich aber viele Fahrzeuge gefährlich knapp an den Radfahrenden vorbei. Die Folge: Viele Radfahrende fuhren über den Gehweg. Nach Ansicht der Verwaltung sei aber alles „vorschriftsmäßig“ eingerichtet gewesen, die Situation sei „unproblematisch“, die Praxis müsse die Polizei prüfen. Und: Auf dem Gehweg hätten „Radler nichts zu suchen“⁵². Die BZ kommentierte⁵³: „Korrekt,

aber gefährlich“.

- Carl-Kistner-Straße (Abb. rechts): Radfahrende sind bei der Umleitung gar nicht berücksichtigt.



⁵¹ Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen; Hinweise für alle mit Baustellensicherung befassten Personen; Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Ministerium für Bauen und Verkehr NRW; <http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/baustellen.html>

⁵² „Straßenbauarbeiten an der Kronenstraße gefährden Freiburgs Radfahrer“, BZ vom 19.07.2014

⁵³ Münstereck, BZ vom 19.07.2014

- Heinrich-von-Stephan-Straße/Freiaustraße (Abb. 20): Hier wurde zwar ein schmaler Radstreifen beibehalten, für die Fußgänger blieb allerdings kein Platz. Sie sollen, um z.B. von der Bushaltestelle ‚Rehlingstraße‘ in die Freiaustraße zu gelangen, in weitem Umweg zurückgehen und über vier (!) Ampeln auf die andere Straßenseite wechseln.



Abb.: 19 – Gefährliches Fußweg-Ende

6.4 Lange Rotphasen

Für Radfahrende und Fußgänger in Freiburg ist Rotlicht mit „Anforderungsknopf“ oft der Standard. Die Rotphasen sind, auch an wichtigen Zugangspunkten zur Innenstadt, sehr lang: Am Hauptbahnhof und an der B31 am Mariensteg sind es fast eine Minute, an anderen B31-Querungen muss sogar doppelt gewartet werden. Es ist alles andere als attraktiv, dort bei Lärm und schlechter Luft, ggf. im Regen, so lange zu warten. In der Folge wird das Rotlicht nicht selten ignoriert. Zum Vergleich: Rotphasen für den Kfz-Verkehr dauern nirgends auch nur annähernd 55 Sekunden.

Während der Umbauphase der Kronenbrücke wird dem MIV mehr Grünphasen bei der Fahrt durch Freiburg gewährt⁵⁴. Dies geht noch einmal auf Kosten der Fußgänger-Wartezeiten.

6.5 Kaum Vorrang auf den Rad-Vorrangrouten

Die sogenannten „Radvorrangrouten“ haben jeweils nur an einer einzigen Stelle Vorrang vor den Kfz (FR1 am Sandfangweg, FR2 an der kaum befahrenen Straße „Hagelstauden“). An der Fabrikstraße wurde extra das Ende des „Vorrangs“ von FR1 markiert und beschildert (s. Titelseite), sogar im Übergang in die Fahrradstraße Hindenburgstraße.

⁵⁴ BZ vom 15.10.2014

6.6 Zu geringe Investitionen

Im Haushalt 2013/14 wurden (inklusive Landeszuschüsse) 3,4 Millionen Euro für den Radverkehr angesetzt. Im Haushalt 2015/16 wurden aber nur noch 2,5 Millionen Euro eingestellt. Das bedeutet eine Absenkung der Radverkehrsausgaben von fast 30%. Zum Vergleich: Die Straßenbaumaßnahmen liegen im Haushalt bei 19 Mio. Euro, die Sanierung der Bühnentechnik des Stadttheaters bei 6 Millionen. Für das Augustinermuseum wurden bisher insgesamt ca. 60 Mio. Euro ausgegeben.

Die Pilotrouten des Radverkehrskonzepts (RVK) werden nicht annähernd wie geplant fertig (2016 zu 38% statt 100%, S. Kap. 5.2) Eine maßgebliche Ursache ist, dass die notwendigen Investitionen (1 Mio. €/Jahr + Zuschüsse) durch die Stadt Freiburg außer in 2013 (1,13 Mio.) nicht vorgenommen wurden (gemäß Haushaltspläne 2013/14 und 2015/16:

- 2014: 650.000 €
- 2015: 755.000 €
- 2016: 580.000 €. ⁵⁵

Die Maßnahmen der weiteren Projekte neben den Pilotrouten sind nach Berechnungen des FVF derzeit nur im einstelligen Prozentbereich umgesetzt ⁵⁶.

Die restlichen zwei Drittel der Pilotrouten und die 11 weiteren Vorrangrouten müssten bei Einhaltung der Zielmarke 2020 in nur vier Jahren fertiggestellt werden. Kosten soll das RVK 30 Mio. Euro. Für jeden der vier Doppelhaushalte von 2013-2020 wären dies 7,5 Mio. €. 2013/14 wurden 3 Mio. € investiert, 2015/16 sollen es 2,3 Mio. € sein. Es verbleiben 24,7 Mio. € für die zwei übrigen Doppelhaushalte (DHH). Wenn das Land bis 2020 weiter fördert (wovon nicht unbedingt auszugehen ist), bleiben von 2017 bis 2020 14,3 Mio. € (58% von 24,7 Mio.) für die Stadt, also 7,2 Mio. € pro DHH. Bei Nichtförderung werden daraus 12,4 Mio. € pro DHH.

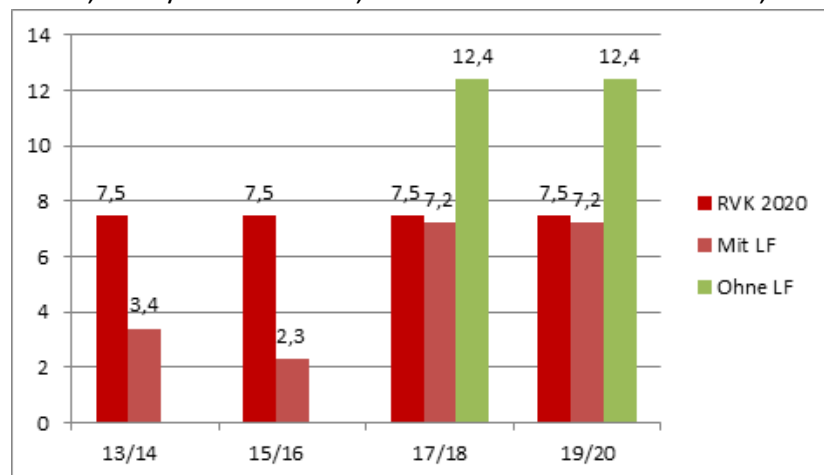


Abb.: 20 - Investitionen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts pro Doppelhaushalt 2013-2020

⁵⁵ Gemäß Haushaltspläne 2013/14 und 2015/16

⁵⁶ Berechnungen des FVF April 2015

Dies sieht nach viel Geld aus. Betrachtet man aber die im Nationalen Radverkehrsplan empfohlenen Investitionen für „Vorreiter-“ und „Einsteiger-Städte“ und die Investitionen anderer Städte im Vergleich zu denen der Stadt Freiburg in Euro pro Einwohner und Jahr, zeigt sich, dass Freiburg viel zu wenig investiert: 3 €/Einwohner/Jahr, zusammen mit Landesfördermitteln 5,2 € - gerade so viel wie der Minimalbetrag für „Einsteiger-Städte“.

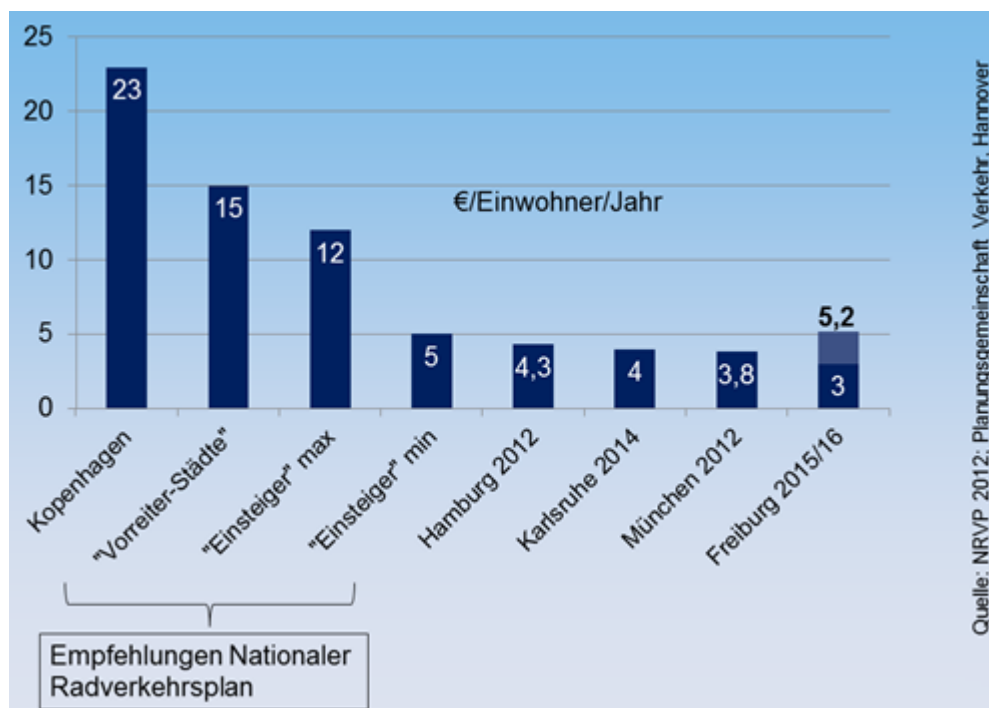


Abb.: 21 - Investitionen in den Radverkehr; Freiburg: Mit (5,2) und ohne Landesförderung (3)

6.7 Schlechter Zustand und unzureichende Pflege von Fuß- und Radwegen

Zahlreiche Wege weisen seit Monaten bis Jahren Wurzelhebungen oder -aufbrüche auf. Solche Stellen werden auch nach mehrfacher Anfrage über Monate nicht ausgebessert. An der Sundgauallee gibt es eine ca. 20 cm hohe Erhebung im Radweg (Bild rechts).



Abb.: 22 - Buckelpiste Sundgauallee



Im Winter werden viele Geh- und Radwege nicht geräumt. Beim Straßenräumen werden oft Radwege mit Schnee zugeschoben. Im Bild links ein Beispiel für eine im Winter 2014/15 über Tage nicht behandelte Stelle am Rotteckring, die sehr sturzgefährlich war.

Abb.: 23 – Rotteckring im Winter 2014/15

6.8 Zugeparkte Geh- und Radwege

Der Raum für Fußgänger wird in vielen Bereichen, vor allem in den Wohnquartieren massiv eingeschränkt, so dass oft nicht einmal Platz für einen Kinderwagen bleibt. Obwohl Gehweg-parken ohne Gebotsschilder nicht zulässig ist, wird es von der Stadt Freiburg nicht geahndet. Eine abschreckende Wirkung wird nicht erzielt. Regelmäßig kann so zum Teil verblüffend dreistes Parkverhalten beobachtet werden - nicht einmal Poller wirken:



Abb.: 24 - Lorettostraße, Gallwitzstraße, Günterstalstr.

Erfolgt dieses Parkverhalten auf Radstreifen, müssen Radfahrende auf die Fahrbahn in den fließenden Kfz-Verkehr ausweichen, was ein erhebliches Risiko darstellt, das noch zunimmt, wenn die Fahrertür des parkenden Fahrzeugs geöffnet wird. Besonders beim Parken (Halteverbot) an Ecken wird die Übersicht sehr erschwert:



Abb.: 25 - Hildastraße, Bayernstraße, Gartenstraße

Auf der Karte www.Besser-Unterwegs-in-Freiburg.de werden zahlreiche Parkverstöße dokumentiert. Dies zeigt, dass Parken auf Geh- und Radwegen in Freiburg eine komfortable Abstellmöglichkeit für dreiste Kfz-FahrerInnen darstellt.

6.9 Zu wenig Radabstellplätze

„Alle Städte, die Radverkehr fördern wollen, sollten Fahrradstellplatzkonzepte entwickeln, um ein flächendeckendes, bedarfsorientiertes Angebot gewährleisten zu können. Die Stellplatzkonzepte sollten Aussagen zur Anzahl, Lage und Qualität der Anlagen beinhalten.“⁵⁷

⁵⁷ Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden; Dt. Städte- und Gemeindebund und ADFC, Juni 2014

An sehr vielen Stellen in der Stadt, vor allem der Innenstadt, fehlt es an Radabstellanlagen. Die bestehenden Anlagen sind zum Teil veraltet („Vorderradzangen“) und fast immer voll besetzt. Einige Beispiele:

Am Martinstor werden Räder ungesichert auf Fußwegbereichen abgestellt, fallen der oft um und behindern FußgängerInnen. Verschärft wird die Situation durch den ersatzlosen Abbau aller Bügel in der Gerberau vor zwei Jahren.



Abb.: 26 – Fehlende Abstellplätze am Martinstor

An anderen bedeutenden Plätzen gibt es genug MIV-Stellplätze, aber kaum Radstellplätze. So werden – wie hier am Eingang des Wiehre-Marktes - auch Fußgänger behindert; Platz wäre aber reichlich:

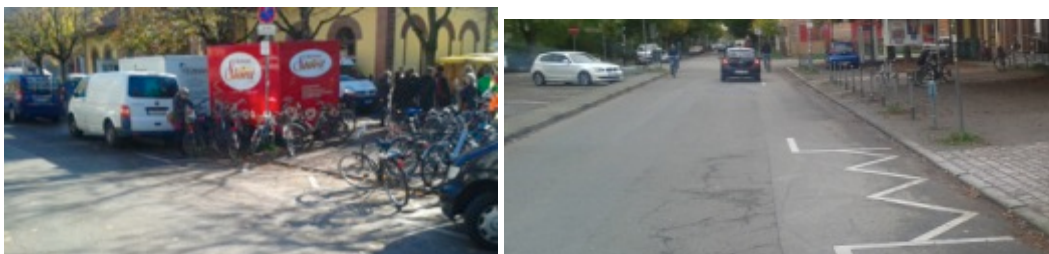


Abb.: 27 - Wiehre-Markt: Viele Kfz-Stellplätze, aber keine Radabstellmöglichkeiten

Durch die stark zunehmende Menge an Pedelecs besteht zudem dringender Bedarf für sichere ebenerdige Abstellanlagen in den Wohnvierteln, da diese Räder kaum in Keller getragen werden können.

6.10 Weitere Beispiele für die nachrangige Wertschätzung des Fuß- und Radverkehrs

- Keine grüne Welle für Radfahrende; dank grüner Tempo 50-Wellen können sich Kfz-fahrende auf die zügige Fahrt durch die Stadt zulasten des Umweltverbundes verlassen. Der Verweis auf möglicherweise geringeren Schadstoffausstoß beim Kfz konterkariert die Bemühungen zur Verbesserung von Komfort und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr.
- Ampeln für FußgängerInnen mit langen Wartezeiten bis zu einer Minute; bei der B31 doppelte Rotphasen ohne grüne Welle.
- Bei vielen Rad-Linksabbiegevorgängen sogar doppelte Rotphasen.
- Kaum Linksabbiegespuren für Radfahrende
- Nicht genug Fahrrad-Abstellmöglichkeiten.
- Sehr langsame Beseitigung von Radwegbeschädigungen.
- Um beim Stadtbahnbau Landesmittel zu erhalten, müssen für die Stadtbahn Exklusivflächen zur Verfügung gestellt werden. Dies geht insbesondere zu Lasten des Radverkehrs, siehe Friedrichstraße und Friedrichring. Die Stadtbahn hat Vorrang vor allen - der Nachrang gilt auch für den Fuß- und Radverkehr (besonders negativ: die Basler

Straße). Damit beeinträchtigen Stadtbahntrassen den Rad- und Fußverkehr genau so viel wie oder mehr als die Tempo-50-Routen.

- Es wurde zwar eine Kampagne gegen die zweifelsohne gefährliche Nutzung linksseitiger Radverkehrsanlagen im Stadtbereich durchgeführt, aber genauso gefährliches freies Rechtsabbiegen des MIV bei linksseitig geführten Radverkehrsanlagen mit Benutzungspflicht wurden nicht zurückgebaut. Im Gegenteil – es wurden neue linksseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen eingerichtet wie die ohne Ankündigung seitenverkehrte Führung des Radverkehrs auf der Berliner Brücke.



- Sichtbehindernde Werbetafeln stehen in Kreuzungsbereichen; selbst auf Nachfrage werden diese nicht entfernt. Ein Beispiel ist die hier abgebildete Anlage an der Elsässer Straße.

- Der Umweltverbund findet nicht wirklich statt. An den Straßenbahnhaltestellen hat der MIV zumeist Vorrang vor den zu- und ablaufenden Fahrgästen. In den Straßenbahnen und Bussen gilt ein pauschales Mitnahmeverbot für Fahrräder statt wie in anderen Verbänden eine der Kapazität angepasste Regelung. Die Preise für die Fahrradmitnahme in der S-Bahn sind bezogen auf die Strecke die höchsten in ganz Deutschland.

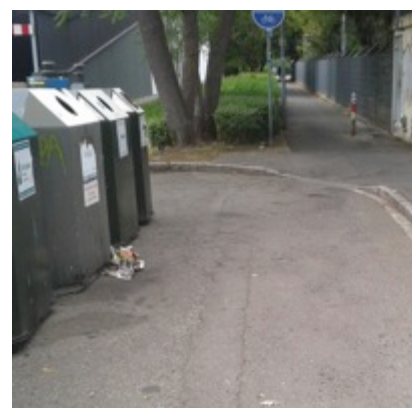
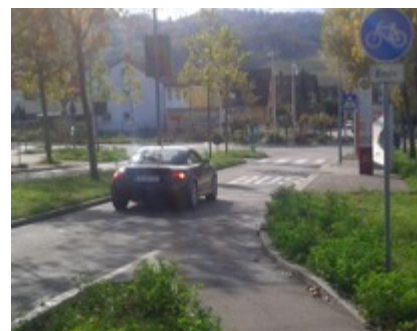
- Fußverkehr: es gibt kein Fußverkehrs-Konzept, keine gezielten Maßnahmen für den Fußverkehr, keine Verfolgung von Falschparkern auf Gehwegen, stattdessen Ausweisung zusätzlicher Kfz-Abstellflächen auf Fußwegen.



- Anlagen für den Rad- und Fußverkehr werden nur nach Vorschrift angelegt, offensichtliche Mängel mit Verweis auf die Zulässigkeit der mangelhaften Situation und noch nicht geschehener Unfälle nicht abgestellt. Dies könnte man als weitest gehende Verantwortungslosigkeit bezeichnen, zumindest aber als Ignoranz des Präventionsgedankens.

KaJo: 2 Spuren für Kfz, Gedränge auf dem Gehsteig

- Das geforderte Ringkonzept als Kern der Radvorrangrouten⁵⁸, das die Innenstadt vom Radverkehr entlasten soll, wird nicht umgesetzt. Im Gegenteil, es bleibt der Vorrang der durchgehend vierspurigen Führung des MIV zulasten des Radverkehrs, siehe Planungen für den Bereich Siegesdenkmal.
- An Rad- und Fußverkehrsampeln fehlen die Aufstellflächen; regelmäßig wird der Rad- und Fußverkehr durch die wartenden Fußgänger und Ranfahrenden der Querrichtung geführt; beim MIV undenkbar, hier Alltag.
- Endende Radverkehrsanlagen werden nicht gemäß ERA⁵⁹ in notwendiger Breite oder gar nicht auf die Fahrbahn ausgeleitet (Besancon-Allee s. Abb. rechts).
- Fahrradstraßen werden sehr restriktiv eingesetzt. Dabei werden selbst im Zuge der Vorrangroute 1, dem Dreisamuferweg, keine Parkplätze entfernt, so dass die Nutzbreite für den Radverkehr unter 4 Meter liegt und damit keine gefahrlosen Überholvorgänge in beiden Richtungen möglich sind - bei bereits heute 6.000 Radfahrenden täglich im Jahresschnitt. Die westliche Zufahrt zur blauen Brücke (Stühlinger-Seite) dient vorrangig als Zufahrt zu den beidseitig vorhandenen, teilweise sichtbehindernden Kfz-Parkplätzen. Einige Fahrradstraßen sind so unauffällig gekennzeichnet, dass viele Kfz-FahrerInnen sie gar nicht wahrnehmen (z.B. Goethe-, Wall-/Kartäuserstr.); so sind regelmäßig Konflikte zu beobachten, wenn Radfahrende dort ihre Rechte, wie nebeneinander zu fahren, wahrnehmen.
- Radwege werden zum Teil direkt an Glascontainern vorbeigeführt (Lörracher Str. s. Abb. rechts)
- Es werden zwar mit großer Presseresonanz regelmäßig Kontrollen von Radfahrenden auf Licht- und Rotverstöße (im Übrigen beides keine relevanten Unfallursachen) und Fahren auf der falschen Seite durchgeführt; Kontrollen von Kfz-Verkehr auf Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs, z.B. auf der Talstraße, finden nicht statt. Es drängt sich die Frage auf, ob die Stadt sich einfach nicht traut, regelwidrig verhaltende AutofahrerInnen (siehe auch Parken auf Geh- und Radwegen) zu sanktionieren.



Von einer Bevorzugung des Fuß- und Radverkehrs kann in Freiburg also nicht die Rede sein - es existiert nicht einmal Gleichberechtigung.

⁵⁸ "Eine stärkere Optimierung für den Radverkehr wird im Bereich des Innenstadt-Rings angestrebt (InS 1, 2, 4, 5 und 7)", Radverkehrskonzept 2020, Anhang 08b, S. 114

⁵⁹ Empfehlungen Radverkehrsanlagen; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vom 06.12.2010

7. Noch viele Barrieren für Menschen mit Behinderungen

Die in Kapitel 6 geschilderten Probleme für zu Fuß gehende und Radfahrende gelten in besonderem Maße für Menschen mit Behinderungen. Damit sie vollumfänglich mobil sein können, ist in Freiburg noch viel zu tun:

- Es fehlen Absenkungen von Bordsteinen an Kreuzungen für RollstuhlfahrerInnen.
- Noch lange nicht alle Tram- und Bushaltestellen sind barrierefrei eingerichtet: Am Bertoldsbrunnen z.B. ist es für RollstuhlfahrerInnen noch immer nicht möglich, die Haltestelle der Stadtbahn 2 zu benutzen - sie müssen eine Haltestelle vorher oder nachher ein- und aussteigen
- Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte sind noch die Ausnahme
- Es gibt nur wenige Ampeln, die für Blinde ausgestattet sind.

In der Altstadt kommen weitere Probleme hinzu:

- Unebenes, zum Teil beschädigtes Pflaster mit zum Teil sehr tiefen Fugen
- Zugestellte Bürgersteige (Mülltonnen, Mobiliar, Auslagen)
- Falsch abgestellte Kfz und Fahrräder
- Poller, Schranken, Absperrketten
- Zu wenig behindertengerechte Toiletten und Parkplätze
- Zu kurze Ampelphasen
- Die Bächle sind ein erhebliches Sturzrisiko
- Fehlende kostenfreie Sitzmöglichkeiten.

Ein zentrales Problem ist der bei weitem nicht barrierefreie Hauptbahnhof:

- Es fehlen ausreichend große, zentral gelegene und schnelle Aufzüge an den Bahnsteigen; die vorhandenen Aufzüge sind für viele Menschen mit Behinderungen schlecht zu bedienen
- Es fehlt ein optisches und haptisches Leitsystem für alle Menschen mit Behinderungen und Bewegungseinschränkungen im gesamten Bahnhof und seinem Umfeld; z.B. sind Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte nur auf wenigen Bahnsteigen vorhanden
- Das Zwei-Sinne-Prinzip ist nicht verwirklicht, d.h. dass alle Informationen mit zumindest zwei der fünf menschlichen Sinne wahrgenommen werden können. Lautsprecher-Durchsagen sind z.B. oft schlecht zu verstehen
- Die Toiletten im Untergeschoss sind schlecht zu erreichen; zudem muss zur Überwindung der Eingangssperre für RollstuhlfahrerInnen ein Schlüssel im EG besorgt werden – was man aber erst vor den Toiletten erfährt
- Treppenstufen sind nicht durchgängig mit weißen Kanten markiert
- Rolltreppen und bestehende Aufzüge laufen nicht bis zum Betriebsschluss
- Es fehlen windgeschützte Plätze für RollstuhlfahrerInnen auf allen Bahnsteigen
- Die Unterführungen sind für Sehbehinderte nicht ausreichend beleuchtet und zu wenig kontrastreich gestaltet.

8. Wenig Bereitschaft zur Einbindung der BürgerInnen

Viele Menschen, die sich – teilweise sehr intensiv – Gedanken über allgemeine oder lokal begrenzte Veränderungen im Freiburger Verkehrssystem gemacht haben, kennen diese Erfahrung: Die Verwaltung nimmt sich zwar relativ viel Zeit, um auf Briefe zu antworten oder zu Ortsterminen zu kommen. Dem Verkehrsforum sind aber nur kaum Fälle bekannt, in denen auch etwas Entscheidendes geändert wurde.

Schnell werden die StVO oder Grundsatzbeschlüsse der Stadt ins Feld geführt, um Vorschläge aus der Bürgerschaft freundlich aber bestimmt abzulehnen. Viele Engagierte wünschten sich aber, dass die Fachkompetenz der städtischen MitarbeiterInnen dazu benutzt würde, im Rahmen des gesetzlichen Rahmens Möglichkeiten zu finden, bürgerschaftliche Ideen doch umzusetzen.

In diese Haltung der Verwaltung passt auch die derzeitige Rolle des Fahrrad- und-Fußverkehrs-Beauftragten. Seine Rolle ist nicht etwa (wie man unbedarft annehmen könnte) die eines Vermittlers („Ombudsman“) zwischen Bürgerschaft, Verwaltung und Politik. Er vertritt lediglich gegenüber den anderen Gruppen die Position der Verwaltung in Sachen Fahrrad- und Fußverkehr.

Treffen der Lenkungsgruppe Radverkehr, in der die Verwaltung, Radverkehrsgruppen und Gemeinderäte über Radverkehr diskutieren, finden viel zu selten statt - derzeit ein- bis zweimal im Jahr und mit viel zu wenig Zeit, um anstehende Projekte zu diskutieren. Ein Treffen der AG Radmaßnahmen, in der die Verwaltung und Radverkehrsgruppen über die Ausgestaltung bestimmter Radverkehrs-Projekte sprechen, hat es seit 2013 nicht mehr gegeben.

9. ÖPNV

Das Stadtbahnsystem in Freiburg wird sehr gut angenommen und ist zu Recht in ständigem Ausbau begriffen. Dennoch gibt es auch hier einige Punkte zu bemängeln, die dazu führen, dass nicht noch mehr Menschen vom Auto auf diese klima-, umwelt- und stadtverträgliche Alternative umsteigen.

9.1 Überlastung

Zu bestimmten Zeiten sind die Fahrzeuge deutlich überlastet. Dann bekommt man kaum mehr einen Stehplatz in den Wagen. Um die Attraktivität des Systems zu steigern, müssten in den Stoßzeiten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden. Dies sollte auf jeden Fall nach der Erweiterung des Liniennetzes durch die Schienen über den Rotteckring ermöglicht werden.



Abb.: 28 - Stadtbahn

9.2 Zu wenig Sitzplätze

Um mehr Menschen - gerade in den Stoßzeiten - transportieren zu können, wurden die neueren Fahrzeuge mit mehr Steh- und weniger Sitzplätzen ausgestattet. Das ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zunächst einmal nachvollziehbar. Allerdings möchten die meisten Leute lieber sitzen als stehen. Um also mehr Fahrgäste anzuziehen, sollten wieder mehr Sitzplätze eingebaut und in den Stoßzeiten der Takt weiter verdichtet werden.

9.3 Überlastung des Bertoldsbrunnens

Der zentrale Stadtbahn-Knotenpunkt am Bertoldsbrunnen ist zum einen natürlich durch die in Spitzenzeiten hohen Fahrzeugzahlen überlastet, aber auch durch die hohe Zahl von Umsteigern, die dem derzeitigen Liniensystem geschuldet sind. Dieses macht es nicht möglich, von allen Endhaltestellen aus alle wichtigen Ziele in der Innenstadt ohne Umsteigen zu erreichen.

9.4 Eingeschränkte Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs

Durch dieses Liniensystem ist es auch nicht möglich, von allen Endhaltestellen aus den zentralen Verkehrsknoten Hauptbahnhof mit seinen Verknüpfungen zum Regional- und Fernverkehr ohne Umsteigen zu erreichen. Dieser Mangel soll zukünftig weiter verstärkt werden durch das neue Liniensystem nach der Fertigstellung der Stadtbahn über den Rotteckring. Dann wird es nämlich auch für alle Reisenden aus Richtung Rieselfeld nicht mehr möglich sein, den Hauptbahnhof ohne Umsteigen zu erreichen. Diese Linienführung wirkt sich besonders negativ auf Fernreisende aus, die mit Koffern die Fernzüge und -busse erreichen wollen.

9.5 Keine Fahrradmitnahme in den Stadtbahnen

Obwohl als eine Maßnahme bei der Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Stadt“ gefordert, ist es in den Freiburger Stadtbahnen zu keiner Zeit und unter keinen Umständen erlaubt, Fahrräder mitzunehmen - anders als z.B. im Raum Karlsruhe oder in vielen anderen Städten. Selbst Räder von kleinen Kindern oder offensichtlich defekte Räder, die zur Reparatur nach Hause transportiert werden sollen, werden von den Fahrern konsequent zurückgewiesen. Dies ist einer Stadt, die sich gerne "Fahrradstadt" nennt, absolut nicht angemessen. Auch wenn die Fahrzeuge in Freiburg etwas schmaler und zu bestimmten Zeiten sehr voll sind, ist nicht nachzuvollziehen, dass nicht zumindest in schwach nachgefragten Tagesrandzeiten die Fahrradmitnahme ermöglicht wird.

9.6 Hohe Hürden für Fahrradmitnahme im RVF

Um mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto auf den Umweltverbund zu bewegen, ist das Zusammenspiel von Fahrrad- und öffentlichem Verkehr von hohem Stellenwert. Doch die Fahrradmitnahme ist in der Region nur auf einem Teil der Linien kostenfrei, auf den anderen Linien nur zu relativ hohen Preisen möglich. Zudem ist das System, wo kostenlos und wo nur kostenpflichtig mitgenommen werden kann, unübersichtlich.

Erfreulicherweise ist seit einigen Jahren die Mitnahme von Fahrrädern – immer unter der Voraussetzung, dass Menschen mit Rollstühlen und Kinderwagen Vorrang haben – die meiste Zeit auf der Rheintalbahn, auf der Münstertalbahn und auf der Strecke nach Neuenburg kostenlos möglich. Wenn man aber auf die Bahnen in den Hochschwarzwald, nach Elzach oder zum Kaiserstuhl umsteigen will, muss man täglich bis 19.30 Uhr die höchsten Mitnahmepreise in ganz Baden-Württemberg bezahlen. Selbst ein Kind muss für sein Fahrrad ein Erwachsenenticket für sein Rad lösen.

Hinzu kommt, dass in den Zügen der *Breisgau-S-Bahn* auf dem Streckenteil zwischen Freiburg und Denzlingen die teure Regelung gilt, während bei den hier fahrenden *DB*-Zügen die kostenlose Mitnahme möglich ist.

Das soll abschreckend wirken und funktioniert denn auch so. Auch, weil die Fahrradabteile in den meisten Zügen und auf allen Strecken viel zu knapp bemessen sind. So können nicht mehr Menschen für diese eigentlich nahe liegende Kombination gewonnen werden.

Erst ab dem Fahrplan 2019, nach dem erfolgten Ausbau der Breisgau-S-Bahn, ist eine Anpassung aller Strecken an die Regelung der Rheintalbahn vorgesehen.

9.7 Anbindung des Umlands

Eine wichtige Rolle bei der Entlastung der Stadt vom Autoverkehr spielt auch die Anbindung des Umlands mit dem ÖPNV. Deshalb ist es in keiner Weise nachzuvollziehen, dass sich die Stadt Freiburg nicht für den Ausbau attraktiver Bus- und Bahnverbindungen z.B. aus Richtung Colmar einsetzt. Denn von den ca. 20.000 Menschen, die täglich die Grenze bei Breisach überschreiten, nehmen nur ganz wenige die wegen mangelnder öffentlicher Förderung – z.B. durch den ZRF⁶⁰ – unzureichend attraktiven Busse zwischen Breisach und Colmar. Der Initiative für die Wiedereinrichtung einer direkten "Freiburg-Colmar-Bahn" hat die Stadt Freiburg bisher jede Unterstützung versagt.

Außerdem fehlen – besonders im Süden und Osten von Freiburg – ausreichend Park&Ride-Plätze, um mehr PendlerInnen und BesucherInnen dazu zu bewegen, mit den Bahnen in die Stadt zu kommen. Hier fehlt auch eine Kooperation der Stadt mit den Kommunen des Umlandes, um diese P&R-Plätze möglichst „weit draußen“ einzurichten und dadurch schon Autoverkehr bis an die Stadtgrenze zu verringern.

9.8 Verkehrsverbund unvollendet

Der Verkehrsverbund im Raum Freiburg ist attraktiv und erfolgreich. Dennoch fehlen zu seiner Vollendung besonders auf dem Feld der Kundeninformation wichtige Bausteine.

⁶⁰Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

So ist es leider immer noch so, dass es keine integrierten Informationsstellen gibt. Jedes der großen Transportunternehmen der Region hat seine eigene Informationszentrale: die VAG den ‚PlusPunkt‘ am Bertoldsbrunnen und den Schalter in der Radstation am Hbf, die DB das Kundenzentrum im Hbf und Südbadenbus sein Kundenzentrum am Busbahnhof. Und jede dieser Einrichtungen ist hauptsächlich auf Informationen über die „eigenen“ Verkehrsverbindungen ausgelegt. Für speziellere Fragen zu einer bestimmten Verbindung wird man in der Regel zur Einrichtung des entsprechenden Unternehmens geschickt.

Auch Fahrgastinformationen an den Haltestellen sind nicht einheitlich. So hängen an gemeinsamen Haltestellen für SBG- und VAG-Busse z.B. unterschiedlich gestaltete Fahrpläne. Jedes Unternehmen besteht auf seiner Darstellung. Und auch die neuen, gut gestalteten und Realzeit angegebenden Anzeigetafeln der VAG geben nur Informationen für die Stadtbahnen und Busse des eigenen Unternehmens, nicht jedoch zu SBG-Bussen, die an derselben Haltestelle halten.

Wenig kundenfreundlich ist es auch, dass im RVF-Raum fünf verschiedene Typen von Ticket-Automaten im Einsatz sind. Diese sind nicht nur unterschiedlich gestaltet, sondern haben auch jeweils ein unterschiedliches Ticket-Angebot.

Das ist besonders ärgerlich für Menschen, die ins nahe Elsass reisen möchten. So ist das günstige RegioElsassTicket, das man im ganzen RVF-Gebiet und für die Fahrt in den Raum Colmar nutzen kann, weder in den allerneuesten VAG-Automaten noch in den Automaten der BSB in Richtung Breisach (!) erhältlich. Immerhin kann man es in allen SBG-Bussen in der Region erwerben. Aber das muss man erst mal wissen!

Seit dem Fahrplan 2015 werden SGB-Busse, die in Tagesrandlage anstelle von Zügen verkehren (z.B. entlang der Höllental- und Dreiseisenbahn), nicht mehr in den Aushangfahrplänen kleiner Bahnhöfe und in den Faltfahrplänen von DB Regio Südbaden aufgeführt.

10. Kaum Lebens-Raum in den Quartierstraßen

Das Stadtleben in den Quartieren findet im Straßenraum kaum statt – der Raum wird größtenteils für das Fahren und Abstellen von Motorfahrzeugen verbraucht, ein Aufenthalt auf Fahrbahn und Parkflächen ist untersagt. So sind in der Wiehre 3-4 Spuren für den Kfz-Verkehr vorbehalten und FußgängerInnen müssen schauen, dass sie zwischen Hauswänden und Parkverkehr zurecht- und durchkommen, ob hintereinander oder indem sie auf die Straße ausweichen müssen. Durchgängig nebeneinander zu gehen ist nicht möglich, erst recht nicht mit Kinderwagen oder im Rollstuhl. So ist die Kommunikation erschwert und das Gehen ist weniger attraktiv.

Es gibt im Allgemeinen keinen Platz für Leben in der Straße: Es fehlen sichere Spielräume, Begrünung, Sitzbänke, Fahrrad-Abstellplätze. So ist es auch wenig attraktiv, sich auf den Straßen der Wohnviertel aufzuhalten.

Ist es undenkbar geworden, dass die Menschen wieder vor ihrer Haustür sitzen und mit anderen Menschen sprechen, die vorbeikommen? Dass Kreuzungen mit Geschäften zu ruhigen Verweil- und Kommunikationsräumen werden? Dass so die Menschen nicht mit dem Auto zur „Naherholung“ fahren (müssen?), sondern einfach mal vor die Tür und im Viertel spazieren gehen?

11. Negative Stimmung gegenüber Radfahrenden

Eine Fahrradstadt kann nur dann entstehen, wenn sich eine positiv empfundene Fahrradkultur entwickeln kann. Freiburg ist aber ein eklatantes Beispiel einer Stadt, in der Radfahrer häufig öffentlich und pauschal gescholten werden: Kontrollen von Radfahrenden werden mit großer Presseresonanz begleitet. Regelmäßig ist dann von „Erfolgen“ gegen „Rad-Rambos“ oder „Rüpel-Radlern“ zu lesen^{61 62}. Die Beispiele aus den Freiburger Medien dokumentieren die Schelte, die Radfahrer über sich ergehen lassen müssen:



Abb.: 29 - Beispiele aus der Freiburger Presse

Sogar auf der Fahrradstraße Hindenburgstraße wird Radfahrenden ihr Recht auf zügige Fortbewegung aberkannt: „Radfahrer sind teilweise viel zu schnell unterwegs“, so eine Anwohnerin. Diese Straße sei laut einem Autofahrer, der nicht genannt werden wollte, „kriminell“⁶³, wird unkommentiert berichtet.

Die Berichterstattung erfolgt häufig sehr pauschalisiert, so dass Radfahrende insgesamt als Verkehrssünder verurteilt werden, obwohl sich die meisten Radfahrenden an die Regeln halten – obwohl diese zum Allergrößten Teil exklusiv für den Kfz-Verkehr gemacht sind (Bet- telampeln, Rechtsabbiegen nur bei Grün, Grüne Welle, Spurbreiten).

⁶¹ BZ 10.07.2012, 28.12.2014.

⁶² Freiburger Wochenbericht, 03.12.2014

⁶³ BZ vom 17.12.2014

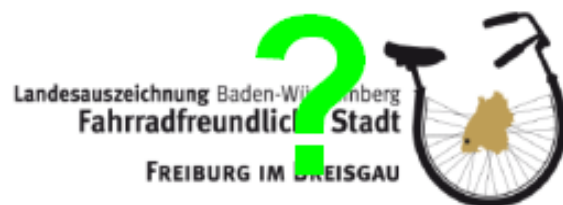
Einige Berichte suggerieren, dass Rotlichtverstöße von Radfahrenden oder Fahren ohne Licht viele Unfälle verursacht. Dies ist jedoch gemäß einer Unfall-Datenauswertung aus Bielefeld von 2002-2013 gar nicht der Fall. Die meisten und gefährlichsten Unfälle mit FahrradfahrerInnen entstehen dadurch, dass AutofahrerInnen beim Rechtsabbiegen nicht auf parallel fahrende RadlerInnen achten.

Natürlich gibt es Radfahrende, genauso wie Autofahrende, die Regeln missachten. Im direkten Vergleich werden Verstöße von Kfz-FahrerInnen in der Presse aber ganz anders behandelt. Hat es je Artikel auf Titelseiten gegeben, die Temposünder anklagt oder mit „Kamikazen“ oder „Rüpel“ betitelt? Ein Beispiel: „Der Trubel verwirrte zwei Franzosen so, dass sie mit ihren Autos den Bertoldsbrunnen kreuzten“⁶⁴ – keine Rede davon, dass davor mehrere auffällige Verbotsschilder ignoriert und Fußgänger gefährdet wurden. In einem Bericht über 374 Motorrad-Geschwindigkeitsverstöße mit bis zu über 83 km/h zu schnell hieß es: „Der Fahrtwind saust um die Ohren, ein Gefühl von Freiheit macht sich breit ... die Kurven auskosten lässt ... genießen hier das Bikergefühl ... Verständnis herrscht an diesem Sonntag vor ... Es ist ein freundliches Miteinander“ (mit den Polizeibeamten)⁶⁵.

Was in Freiburg fehlt, ist eine aktive, positive, öffentliche Stimmung für das Rad fahren - und auch eine klare Positionierung der RepräsentantInnen der Politik, Stadtverwaltung und Medien zum Fahrradfahren. Radfahrende verdienen insgesamt ein großes Lob und viel mehr ideelle Unterstützung, dass sie das Leben und die Gesundheit ihrer Mitmenschen, die Umwelt und das Klima schonen und Platz sparen.

12. Das Image der Stadt ist gefährdet

Freiburg wurde 2011 vom Land Baden-Württemberg als „fahrradfreundliche Stadt“ ausgezeichnet. Dabei wurden zwölf Maßnahmen als Voraussetzung für die Erneuerung dieser Zertifizierung aufgelistet. Von diesen 12 Maßnahmen hat das FVF die Umsetzung von zehn Maßnahmen bewertet⁶⁶: Von diesen 10 sind bis Mitte 2015 vier komplett umgesetzt, 2 weitere zu einem kleinen Teil und 4 weitere gar nicht⁶⁷. Mit dieser schwachen Bilanz droht 2016 der Entzug der Auszeichnung.



⁶⁴ BZ-Münstereck vom 23.12.2014

⁶⁵ BZ vom 13.09.2014

⁶⁶ Fahrradfreundliche Stadt Freiburg im Breisgau – Begründung und Hinweise der Prüfkommision; Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, 2011.

⁶⁷ Zu zwei Maßnahmen liegen dem FVF keine Informationen vor.

Freiburg liegt bei der Stickoxid- und Ozon-Belastung bundesweit vorne. Die EU-Kommission hat daher 2013 eine Abmahnung an die Stadt geschickt.⁶⁸

Die Deutsche Umwelthilfe bewertet jährlich die Kontrollen zur Einhaltung der Umweltzonen in Deutschland; Freiburg hat hier dreimal die rote Karte bekommen, weil die Einhaltung in den Jahren 2010-2012 nicht kontrolliert wurde; 2013 gab es erstmals „nur“ eine gelbe Karte⁶⁹, weil Kontrollen begonnen wurden; Heilbronn, Mannheim und Stuttgart haben dagegen für 2013 eine grüne Karte erhalten.

Veröffentlichungen der Stadt zu Fortschritten im Radverkehr vermehren selten substantiell Neues: Einweihung einer Zählstelle an der Wiwili-Brücke, der Landesverkehrsminister weiht die erste Rad-Vorrang-Route ein, eine längere Grünphase an einer Kreuzung, eine Fahrradverlosung. Manche Pressemitteilung verkündet große Fortschritte, wie z.B. „Rad-Vorrang-Routen FR1 an Dreisam und FR2 an Güterbahn jetzt komplett gekennzeichnet und markiert - 14 Kilometer Vorfahrt fürs Fahrrad quer durch die Stadt“⁷⁰.

Die Realität auf diesen beiden Vorrangrouten :

- FR1 an der Dreisam ist erst zu einem Drittel fertig
- FR2 an der Güterbahn ist erst zu einem Viertel fertig; im gesamten nördlichen Bereich existiert noch nichts.
- Es gibt keinen einzigen neuen Vorrang des Radverkehrs an Kreuzungsstellen mit dem MIV, also keine „vierzehn Kilometer Vorfahrt“.

⁶⁸ „Noch immer dicke Luft in Freiburg“, BZ vom 03.12.2014

⁶⁹ Pressemitteilung „Verbesserte Kontrollen in den Umweltzonen: Deutsche Umwelthilfe präsentiert aktuelle Untersuchung“; 06.05.2014 unter [http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=3318&cHash=0401d3e575a9dca11aa7efbc08ceac95](http://www.duh.de/pressemitteilung.html?&no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=3318&cHash=0401d3e575a9dca11aa7efbc08ceac95)

⁷⁰ PM der Stadt Freiburg vom 27.10.2014

13. Volkswirtschaftliche Betrachtung der Verkehrsarten

Das Auto ist in der Vergangenheit häufig als Mittel der Wirtschaftsförderung verstanden worden: Nur mit dem Auto kam man schnell zur Arbeit, nur mit dem Auto konnten Waren und Personen effizient transportiert werden.

Durch das starke Anwachsen des Fahrradverkehrs in den vergangenen Jahren ist aber deutlich geworden, dass dies in weiten Teilen auch von diesem umweltfreundlichen Transportmittel übernommen wird und noch mehr werden kann. Dennoch haben sich die Kommunen damit schwer getan, Fahrradinfrastruktur auszubauen, weil man meinte, dadurch hohe Kosten zu haben.

Dass diese Rechnung nicht aufgeht, zeigt der Ansatz der dänischen Hauptstadt Kopenhagen, die als erste Kommune der Welt systematisch Kosten und Nutzen von Fahrrad und Kfz erfasst, vergleicht, und auf der Basis der Ergebnisse den Ausbau der Fahrradinfrastruktur in der Stadt vorantreibt.

In die Kopenhagener Kosten-Nutzen-Analyse fließen ein: Reisezeit, operative Kosten der Verkehrsmittel, gesundheitliche Vorteile körperlicher Bewegung, Gesundheitsgefährdung durch Abgase, Unfälle, wahrgenommene Sicherheit und Beeinträchtigung im Verkehr, Tourismuseffekte, Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm, Straßenabnutzung und Staus.

Für diese Parameter werden jeweils private und soziale Kosten festgelegt, die dann auf den gefahrenen Kilometer umgerechnet werden können. So geht man in Kopenhagen etwa davon aus, dass der Beitrag eines mit dem Auto gefahrenen Kilometers zum Klimawandel die Gesellschaft 0,4 Cent kostet, während man durch die bessere Gesundheit der Fahrradfahrer an jedem Fahrradkilometer 24,2 Cent verdient. Im Vergleich aller genannten Parameter ergibt sich daraus, dass **jeder Autokilometer die Allgemeinheit 15 Cent kostet, während sie an jedem gefahrenen Fahrradkilometer 16 Cent verdient.**

Es ist anzunehmen, dass derartige Berechnungen auch in anderen europäischen Großstädten zu ähnlichen Ergebnissen führen würden.

14. Blick in die Zukunft

Wie würde es weitergehen, wenn die Verkehrspolitik so bliebe wie bisher?

- Es würden weiterhin jedes Jahr hunderte FußgängerInnen und RadfahrerInnen Opfer von Verkehrsunfällen und von der Luftverschmutzung.
- Die Gesundheit der FreiburgerInnen würde durch Luftschadstoffe und Lärm weiter geschädigt.
- Die weitere Zunahme des PKW- und LKW-Verkehrs würde diesen Trend verschärfen.
- Wenige Anreize zum Umstieg auf den „Umweltverbund“ durch die Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs, durch das Fehlen einer positiven Stimmung für das Radfahren und durch einen ÖPNV mit Schwächen.
- Freiburg verfehlte seine Klimaziele und nähme damit seine Verantwortung für den Klimaschutz nicht wahr.
- Das Image als Green City und fahrradfreundliche Stadt würde Schaden nehmen.

Eine Verkehrspolitik, die solche Entwicklungen abwendet, beschreiben wir in unserem Weißbuch.

Abbildungsverzeichnis

Abb.: 1 – Rad- und Fussverkehrsunfälle in Freiburg 2008-2014.....	7
Abb.: 2 – Radunfälle und notwendige Verminderung zur Erreichung des Halbierungs-Ziels 8	
Abb.: 3 – Status der 30 auffälligsten Radunfallsschwerpunktstrecken aus dem RVSB.....	8
Abb.: 4 – Praktisch keine Vorfahrt für das Rad.....	10
Abb.: 5 – Keine Links-Abbiegespur	11
Abb.: 8 – Besser Unterwegs-Karte: Hot Routes.....	11
Abb.: 7 – Besser Unterwegs-Karte: Hot Spots	11
Abb.: 9 – Luftschadstoffe und ihre Verursacher.....	13
Abb.: 10 – Emissionen nach Verkehrsträgern	14
Abb.: 11 – Ozonwerte in Freiburg	15
Abb.: 12 - Anzahl KFZ in Freiburg.....	18
Abb.: 14 - Hans-Bunte-Str., Basler Landstraße, Tullastraße	27
Abb.: 15 – Zufahrt Bauhaus	27
Abb.: 16 - Günterstalstr.	27
Abb.: 18 – Baustelle Fr. ring	28
Abb.: 19 – Baustelle Kronenstraße	28
Abb.: 20 - Keine Umleitung.....	29
Abb.: 22 - Investitionen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts	30
Abb.: 23 - Investitionen in den Radverkehr	31
Abb.: 24 - Buckelpiste	31
Abb.: 25 – Rotteckring im Winter 2014/15	31
Abb.: 26 - Lorettstraße,Gallwitzstraße, Günterstalstr.	32
Abb.: 27 - Hildastraße, Bayernstraße, Gartenstraße	32
Abb.: 29 – Fehlende Abstellplätze am Martinstor.....	33
Abb.: 30 - Wiehre-Markt: Viele Kfz-Stellplätze, aber keine Radabstellmöglichkeiten.....	33

Abb.: 31 - Stadtbahn	37
Abb.: 32 - Beispiele aus der Freiburger Presse.....	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht ausgewählte Straßenzüge	9
Tabelle 2: Maßnahmen - umgesetzt	20
Tabelle 3: Maßnahmen - in Umsetzung	20
Tabelle 4: Maßnahmen - nicht umgesetzt	21
Tabelle 5: Maßnahmen - nicht bewertet	21
Tabelle 7: Status Pilotroutendes Radverkehrskonzepts.....	22

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
BZ	Badische Zeitung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FVF	Freiburger Verkehrs Forum
GuT	Garten- und Tiefbauamt
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz, Baden-Württemberg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
VAG	Freiburger Verkehrs AG
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZRF	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg

Die Autoren

Wolfgang Reuter, Hannes Linck, Johannes Bruns

Unter Mitarbeit von:

Christiane Büscher, Martina Mosthaf, Verein Lebensraum für alle (Kap. 7).