

BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat/Amt	Verantwortlich	Tel. Nr.	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	03.07.2020

Betreff:

Fuß- und Radverkehr mit Sicherheitsabstand ermöglichen

h i e r :

Interfraktioneller Antrag nach § 34 GemO von B90/DG, Eine Stadt für alle und JUPI vom 11.05.2020

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. MOBI	08.07.2020	X		X	
2. GR	14.07.2020	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: nein

Finanzielle Auswirkungen: ja, siehe Anlage 1

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat nimmt den Bericht der Verwaltung zum Thema „Fuß- und Radverkehr mit Sicherheitsabstand ermöglichen“ gemäß Drucksache G-20/148 zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der unter Ziffer 8 genannten kurz- sowie mittel- bis langfristigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Anlagen:

1. Finanzielle Auswirkungen
2. Interfraktioneller Antrag nach § 34 GemO von DIE GRÜNEN, Eine Stadt für alle und JUPI vom 11.05.2020

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 11.05.2020 haben die Gemeinderatsfraktionen DIE GRÜNEN, Eine Stadt für Alle und JUPI beantragt, das Thema „Fuß- und Radverkehr mit Sicherheitsabstand ermöglichen“ auf die Tagesordnung des Gemeinderats am 26.05.2020 zu setzen (s. Anlage 2). In der Sitzung des Gemeinderats am 26.05.2020 wurde von der Verwaltung zugesagt, hierzu eine Drucksache in die nächste Sitzung des Mobilitätsausschusses einzubringen.

Darüber hinaus hatte die Verwaltung bereits in der Sitzung des Bau-, Umlegungs- und Stadtentwicklungsausschusses, zu der auch die Mitglieder des Mobilitätsausschusses eingeladen waren, am 13.05.2020 ausführlich zum Thema Verkehr in Zeiten der Corona-Pandemie berichtet. In der Sitzung war es aus Sicht der Verwaltung allgemeiner Konsens, dass in Freiburg nicht nur temporäre Verbesserungen der Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen werden sollen, da damit für einen relativ kurzen Zeitraum weitere ohnehin knappen Kapazitäten gebunden werden, die dann für dauerhaft angelegte Maßnahmen nicht oder in nicht ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Diese dauerhaft sinnvollen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger_innen und Radfahrende steht weiterhin im Mittelpunkt des Handelns.

Im Folgenden werden die konkreten Fragen aus dem interfraktionellen Antrag beantwortet.

- 2. Auf welchen mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen können der rechte Fahrstreifen oder die Parkplätze zeitnah und für die Dauer der Abstandsregeln in einen Fuß- und/oder Radfahrstreifen umgewidmet werden? Besondere Rücksicht soll auf den Schlossbergring, Leopoldring, Friedrichsring und die Berliner Allee gelegt werden.**

Wie in der o. g. Sitzung des Bau-, Umlegungs- und Stadtentwicklungsausschusses am 13.05.2020 dargestellt, hat das insgesamt reduzierte Verkehrsaufkommen infolge der coronabedingten Einschränkungen des täglichen Lebens tatsächlich Handlungsspielräume bei der Nutzung unserer Straßenräume ermöglicht. Zugleich ist durch die generelle Abnahme des Verkehrsaufkommens aber auch das Konfliktpotenzial deutlich reduziert und damit auch ein möglicher Handlungsbedarf. Freiburg hat insgesamt gesehen eine sehr gute Infrastruktur für den Radverkehr und wer – ob coronabedingt oder nicht – in Freiburg seinen Mobilitätsbedarf mit dem Fahrrad umsetzen will, findet hierfür überwiegend gute und auch verkehrssichere Bedingungen, in der Situation der letzten Monate mit reduziertem Gesamtverkehrsaufkommen umso mehr. Die Einhaltung der Vorgaben zu Mindestabständen ist dabei eher eine Frage des persönlichen Verhaltens als der verkehrlichen Infrastruktur.

Unabhängig von der Frage der Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit von temporären Maßnahmen kann festgestellt werden, dass das zuständige Garten- und Tiefbauamt derzeit die Baumaßnahmen, die in diesem Jahr vorgesehen waren oder sind, sowie deren planerische Vorbereitung trotz aller coronabedingten Einschränkungen (u. a. mehrmonatiger Schichtbetrieb mit reduzierten Personalkapazitäten und Vorgaben zum Überstundenabbau in der Verwaltung) weiterführt. Darunter fallen auch wichtige Maßnahmen für den Radverkehr wie die Anlage eines Radfahrstreifens auf der Günterstalstraße (Richtung Norden) zwischen Talstraße und Kaiserbrücke oder verschiedene Maßnahmen im Zuge der Radvorrangroute FR3 (Eschholzstraße – Hohenzollernstraße usw.). Die Umsetzung temporärer Maßnahmen für den Radverkehr wäre daher aus personellen Gründen nur zu Lasten dieser laufenden bzw. geplanten und dauerhaft ausgerichteten Verkehrsvorhaben möglich. Dies erscheint der Verwaltung in einer gesamthafter Abwägung nicht zielführend.

Dabei darf nicht unterschätzt werden, dass auch baulich unaufwändige temporäre Maßnahmen eine planerische Vorbereitung und Abstimmung erfordern: Knotenpunkte mit veränderten Abbiegesituationen müssen sicher gestaltet, Signalisierungen angepasst und verkehrssichere Übergangssituationen gewährleistet werden. Bei Eingriffen in die Verkehrsführung müssen die Folgen für die Erschließung der betroffenen Anliegerschaft und die Auswirkungen auf andere Straßen im Umfeld, die hierdurch Mehrbelastungen an Kfz-Verkehr erfahren, ähnlich umfassend geprüft und abgewogen werden, wie bei dauerhaften Veränderungen. Die veränderten Verkehrsregelungen müssten an die Anlieger_innen und Anwohner_innen kommuniziert und ggf. mit diesen in einem Beteiligungsprozess erörtert werden. Sicherlich sind viele dieser Aufgaben ohne allzu große Schwierigkeiten lösbar, aber sie müssen eben gemacht werden und das geht zu Lasten der auf Dauerhaftigkeit ausgerichteten Verkehrsvorhaben. Auch Kosten entstehen durch temporäre Maßnahmen.

Zweifellos ist die schnelle Umsetzung der "Corona-Radfahrstreifen" in zwei Stadtbezirken von Berlin sehr beeindruckend. Es sollten aber zwei wichtige Voraussetzungen in Berlin nicht übersehen werden: Zum einen hatten die Bezirksverwaltungen in Berlin für die "Corona-Radfahrstreifen" bereits Planungen und Konzepte in der Vorbereitung und haben "nur" deren Umsetzung beschleunigt, was in jedem Fall auch viel Respekt verdient. Und zum anderen wurden die "Corona-Radfahrstreifen" auf Straßen mit zwei oder drei Fahrstreifen je Richtung umgesetzt, von denen die Verwaltung der Ansicht ist, dass diese für die tatsächlichen Verkehrsmengen überdimensioniert sind bzw. waren. In Freiburg hingegen verfügen wir nur in wenigen Ausnahmefällen über überdimensionierte Kfz-Verkehrsflächen, die ohne größere Umbaumaßnahmen dauerhaft umgenutzt werden können, ohne dass dies gravierende Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung hat. Bei einem Wiederansteigen des Kfz-Verkehrsaufkommens könnte dann die Situation eintreten, dass eine Flächen-Umwidmung zu Gunsten von "Corona-Radfahrstreifen" wieder rückgängig gemacht werden muss oder es müssten regelmäßig erhebliche Verkehrsbehinderungen in Kauf genommen werden.

Ob diese Behinderungen einerseits und die sich daraus ergebenden Verbesserungen andererseits gewollt oder hingenommen werden können, ist aber eine weitreichende politische Frage, die aus Sicht der Verwaltung einen entsprechenden längerfristigen Prozess in Gemeinderat und Bürgerschaft bzw. Stadtgesellschaft insgesamt voraussetzt.

3. Bis wann können diese temporären Fuß- und Radwege eingerichtet werden?

Siehe Antwort zu Ziffer 2. Zudem liegt die Verkehrsbelastung z. B. auf der B 31 aktuell wieder nahezu auf dem Niveau der früheren Belastungssituation, Tendenz steigend. Siehe hierzu die Ausführungen zu Ziffer 5.

4. Wo sieht die Stadtverwaltung Möglichkeiten, zeitnah Rad- und Fußverkehr mit Sicherheitsabstand im Vorgriff auf eine langfristige Lösung in Freiburg zu ermöglichen?

Siehe Antworten zu den Ziffern 2 und 8.

5. Welche Veränderungen liegen der Verwaltung über Verkehrsmittelnutzung in Freiburg während der Corona Krise vor?

Eine detaillierte Erhebung und Auswertung des individuellen Verkehrsverhaltens und der genauen veränderten Verkehrsmittelnutzung der Freiburger_innen in den letzten Wochen konnte die Verwaltung nicht durchführen.

Das Garten- und Tiefbauamt konnte aber in den Wochen der strengen Corona-Auflagen insgesamt starke Veränderungen im Mobilitätsgeschehen beobachten: insgesamt deutlich weniger Verkehr mit dem Auto, ÖPNV und auch Fahrrad, besonders in der Innenstadt sowie in den Abendstunden. Andererseits stellen wir mehr Fußverkehr auf Wegen im Wohnumfeld bzw. in den für Naherholung attraktiven Bereichen fest. Für den Fahrverkehr mit dem Fahrrad oder Auto ging es infolge der deutlich reduzierten Gesamtzahl an Fahrten schon lange nicht mehr so entspannt auf den Freiburger Straßen zu wie in den letzten Wochen. Auf der zentralen Ost-West-Verbindung der B 31 gab es zeitweise im Vergleich zum Jahr 2019 eine Abnahme im Kfz-Verkehr um rd. 45 %. Aber auch der Radverkehr hatte in der Zeit des weitgehenden Lock-down an unserer Dauerzählstelle auf der Wiwillibrücke um rund die Hälfte abgenommen.

Allerdings kann auch in Freiburg - wie in anderen deutschen Städten - seit der schrittweisen Lockerung der Corona-Einschränkungen festgestellt werden, dass das Verkehrsaufkommen wieder zunimmt und es nicht absehbar ist, ob viele Menschen, die bislang den ÖPNV genutzt haben, noch für einen längeren Zeitraum vorzugsweise das Auto oder das Fahrrad nutzen werden, um ihr Risiko einer Infektion zu reduzieren. Derzeit liegen wir auf der B 31 nur noch um 10 bis 15 % (je nach Abschnitt) unter den früheren Belastungen – Tendenz weiter steigend. Auch im Radverkehr und in der ÖPNV-Nutzung sind Zunahmen erkennbar: Bei der Wiwillibrücke sind wir zwar noch deutlich unter den Zahlen von 2019, bei den Zählstellen auf dem FR1 und FR3 nähern wir uns aber dem Niveau vom letzten Jahr.

Es wird von vielen Verkehrsexpert_innen befürchtet, dass wir mit zunehmender Lockerung der Einschränkungen für eine gewisse Zeit ein Verkehrsgeschehen mit mehr motorisiertem Individualverkehr (MIV) als vor der Corona-Pandemie bekommen. Diese Entwicklung wird die Verwaltung kritisch beobachten – kurzfristig ausgerichtete, temporäre Maßnahmen um deswegen die Kapazität im MIV zu erhöhen, wird die Verwaltung selbstverständlich nicht ergreifen.

6. Wie plant die Stadtverwaltung die zusätzlichen Ressourcen zu nutzen, die das Verkehrsministerium Baden-Württemberg für den Bau von Radwegen zur Verfügung stellt?

Bund und Land stellen derzeit recht hohe finanzielle Fördermittel und -quoten für den Ausbau von Radinfrastruktur in Aussicht. Voraussetzung für die finanziellen Zuschüsse sind entsprechende Planungen und Förderanträge ggf. ergänzt mit den erforderlichen Rechtsverfahren. Für die im Jahr 2020 zur Umsetzung vorgesehenen größeren Radmaßnahmen (z. B. auf den Radvorrangrouten FR2 und FR3 wie der nördlichen Eschholzstraße oder beim Radfahrstreifen an der Günsterstalstraße) wurden entsprechende Förderanträge von der Verwaltung beim Land gestellt. Zwar liegen noch keine abschließenden Bewilligungsbescheide vor, aber eine Förderung wurde vom Regierungspräsidium bereits in Aussicht gestellt. Dabei kann die Stadt überwiegend auf die jetzt geltenden höheren Förderquoten hoffen.

Für die in der bereits erwähnten Sitzung des Bau-, Umlegungs- und Stadtentwicklungsausschusses am 13.05.2020 vorgestellten Projekte auf dem FR2 und FR3 (siehe Drucksachen G-20/107 und G-20/109) werden ebenfalls entsprechende Förderanträge beim Land vorbereitet und eingereicht. Die Verwaltung geht fest davon aus, dass dabei eine Bezuschussung der förderfähigen Kosten erreicht werden kann.

Für die Zukunft wird es auch weiterhin entscheidend sein, wie es um die personelle Situation bestellt sein wird und wie es gelingen wird, die erforderlichen Eigenanteile für Radmaßnahmen im Haushalt trotz der coronabedingten Schwierigkeiten zur Verfügung zu stellen.

7. Gibt es zur raschen Umsetzung die Möglichkeit, innerhalb der Stadtverwaltung die Kapazitäten auszuweiten?

Eine Aufstockung der personellen Ressourcen über die bereits im Haushalt enthaltenen Stellen hinaus bleibt den Beratungen und Beschlüssen des Gemeinderats zu den jeweiligen Doppelhaushalten und dem darin enthaltenden Stellenplan vorbehalten.

Generell ist zu berücksichtigen, dass auch bei neuen Stellen zunächst geeignete Personen gefunden werden müssen und dass Einarbeitungs- und Anlernzeiten anfallen.

Dabei gibt es zwei Arbeitsschwerpunkte für die nächsten Jahre:

- a) Die Entwicklung einer Mobilitätsstrategie mit der zentralen Frage, wieviel Kfz-Verkehr verträgt die Stadt? Werden damit die Klimaschutzziele erreicht und wie kann die erforderliche Reduzierung des MIV in der Stadtgesellschaft umgesetzt werden? Welche Maßnahmen lassen sich sinnvoll und im weitgehenden Konsens in der Stadt umsetzen (Reduzierung der Kfz-Flächen, Verteuerung der verbrennergestützten Mobilität, Beschränkungen im MIV u.a.)?

Ein weiteres großes Feld wird es sein, Verbesserungen im städtischen wie regionalen ÖPNV als Hauptakteur in Sachen Klimaschutz zu erreichen. Daher ist eine starke Einbindung der Freiburger Verkehrs AG als wichtigstem ÖV-Dienstleister der Stadt wichtig.

Dazu gehört ebenfalls die breite Integration aller wichtigen Akteur_innen in Stadt und Region sowie die Führung des gesellschaftlichen Dialoges.

Hierfür soll eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden.

- b) Darüber hinaus sollen im Garten- und Tiefbauamt die Kapazitäten sowohl im Bereich der Planung, der Bauleitung wie auch bezüglich der finanziellen Kapazitäten erweitert werden. Dabei sollen auch vorhandene Förderprogramme von EU, Bund und Land, soweit hilfreich, genutzt werden. Es wird aufgrund dieser Maßnahmen eine deutlich raschere Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen, insbesondere der Radvorrangrouten aber auch der regionalen Verknüpfungen im Radverkehr erwartet.

Der Vorschlag wird dem Gemeinderat nach der Sommerpause vorliegen. Abschließend fällt es in die Entscheidungskompetenz des Gemeinderates in den Beratungen der zukünftigen Doppelhaushalte die entsprechenden finanziellen und personellen Voraussetzungen für die politisch prioritär gewollten Rad- und Fußverkehrsprojekte bereitzustellen.

8. Vorschlag der Verwaltung zu kurz- und mittel- bis langfristigen Maßnahmen

Unabhängig von den coronabedingten Veränderungen im Verkehrsgeschehen besteht in Teilen der Öffentlichkeit und des Gemeinderates eine sehr hohe Erwartungshaltung an die Stadt, für den Radverkehr über die geplanten und fest disponierten Maßnahmen im Jahr 2020 hinaus weitere Verbesserungen zeitnah umzusetzen.

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen aus Personalkapazitäten und den in 2020 über die bereits gesetzten und teilweise bereits in baubefindlichen Maßnahmen hinaus zur Verfügung stehenden Finanzmitteln schlägt die Verwaltung einige kurzfristige Maßnahmen vor, die ohne großen baulichen Aufwand noch in 2020 umgesetzt werden können. Obwohl es sich um eher kleinere, verkehrsregelnde Maßnahmen handelt, sieht die Verwaltung auf dieser Basis einige entscheidende Verbesserungen für den Radverkehr bei gleichzeitig vertretbaren Einschränkungen für den Kfz-Verkehr. Darüber hinaus wird die Verwaltung wie oben bereits dargestellt zum kommenden Doppelhaushalt Vorschläge vorlegen,

mit mehr Personalkapazitäten und höheren Investitionsmitteln die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen zu forcieren. Grundsätzlich sollen daher kurz- und mittel- bis langfristige Maßnahmen unterschieden werden:

8.1 Kurzfristiger Umsetzungshorizont

Als kurzfristige Maßnahmen schlägt die Verwaltung vor:

Innenstadtring 1 - Belfort-, Rempart- und Wallstraße:

Umsetzung des bereits im Jahr 2014 in den gemeinderätlichen Gremien diskutierten Konzepts der gegenläufigen Einbahnstraßen (siehe BA-14/008) unter Beibehaltung der Parkhauserschließung sowie Ausweisung als Fahrradstraße im Verlauf der Belfort-, Rempart- und Wallstraße unter weitestgehender Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Seitenstraßen.

Wentzinger Straße – Abschnitt zwischen Engelberger- und Wanner Straße:

Ausweisung als Fahrradstraße sowie Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr zwischen Engelberger- und Wanner Straße, um die Verkehrssicherheit am westlichen Brückeneende der Wiwillibrücke zu erhöhen unter Berücksichtigung der Belange der (Bundes-)Polizei und des Rettungswesens.

Fahrradstraßen:

Einführung weiterer drei bis vier Fahrradstraßen mit Vorfahrtsregelung im Stadtgebiet (z. B. Engelberger-, Oberrieder Straße, ggfs. Wiehre).

Umwandlung Kfz-Stellplätze:

Weitere Umwandlung von einzelnen Kfz-Parkplätzen zu Fahrradabstellplätzen (u. a. extra ausgewiesene für Lastenräder) im Stadtgebiet unter Einbindung der jeweiligen Bürgervereine wo sinnvoll und möglich.

Einführung Grünpfeil für Radfahrende:

Einführung des Grünpfeils für Radfahrende an einzelnen signalisierten Knotenpunkten (Umsetzung erst möglich, wenn Rechtsverordnung vollständig vorliegt).

Ein positives Votum des Gemeinderats vorausgesetzt, würde die Verwaltung für die o. g. kurzfristigen Maßnahmen entsprechende Verkehrszeichenpläne sowie verkehrsrechtliche Anordnungen erstellen und die erforderlichen Beschilderungen und Markierungen in der zweiten Jahreshälfte umsetzen. Die Kosten i. H. v. geschätzten rund 170.000,00 € sind durch die im Haushaltsjahr 2020 zur Verfügung stehenden Finanzmittel des Sachmittelbudgets beim Garten- und Tiefbauamt gedeckt.

8.2 Mittelfristig bis langfristiger Umsetzungshorizont:

Mittelfristig soll die Umsetzung der im Radkonzept enthaltenen Maßnahmen auf den Radvorrangrouten beschleunigt werden. Dabei soll in den kommenden Jahren ein besonderer Schwerpunkt auf dem FR3 liegen.

Darüber hinaus beabsichtigt die Verwaltung folgende Radmaßnahmen zu planen und zeitnah umzusetzen:

Innenstadtring 3 – Verbesserung Radinfrastruktur:

Die Verwaltung sieht vor, das Konzept der „überbreiten Kfz-Fahstreifen“ auf dem Innenstadtring, der ja erfolgreich auf der Südseite des Friedrichrings getestet wurde, auf weitere Abschnitte des heute noch vierstreifigen Innenstadtrings auszuweiten. Hierfür sind detaillierte Bauplanungen zu erstellen, da sich in den Abschnitten von Leopold- und Schloßbergring die nötigen Breiten nur durch Umbaumaßnahmen erreichen lassen.

Teilumbau des Knotens Basler-/Merzhauser Straße:

An der Kreuzung Basler-/Merzhauser Straße läuft seit über einem Jahr ein Probelauf mit einer veränderten Fahstreifenaufteilung zugunsten der Radfahrenden. Dieser läuft nach Ansicht der Verwaltung erfolgreich und soll im kommenden Doppelhaushalt baulich und signaltechnisch in eine Dauerlösung überführt werden.

Insgesamt sieht das Bürgermeisteramt im Thema Mobilität einen Arbeitsschwerpunkt der nächsten Jahre. Hierzu zählt das Programm zum Ausbau des Stadtbahnnetzes (siehe hierzu Drucksache G-20/044). Darüber hinaus soll der Fuß- und Radverkehr ein weiterer Schwerpunkt werden, der mit zusätzlichen finanziellen und personellen Kapazitäten ausgestattet wird. Daraus wird ein wichtiger Beitrag zum Thema Verkehrssicherheit, Lebensqualität in der Stadt und nicht zuletzt auch zum Klimaschutz geleistet, weshalb trotz aller budgetbezogenen Restriktionen hiermit ein Schwerpunkt gesetzt werden soll.

Ansprechpartner ist Herr Herffs, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4670.

- Bürgermeisteramt -