

Wissenswertes: Daten und Fakten 08

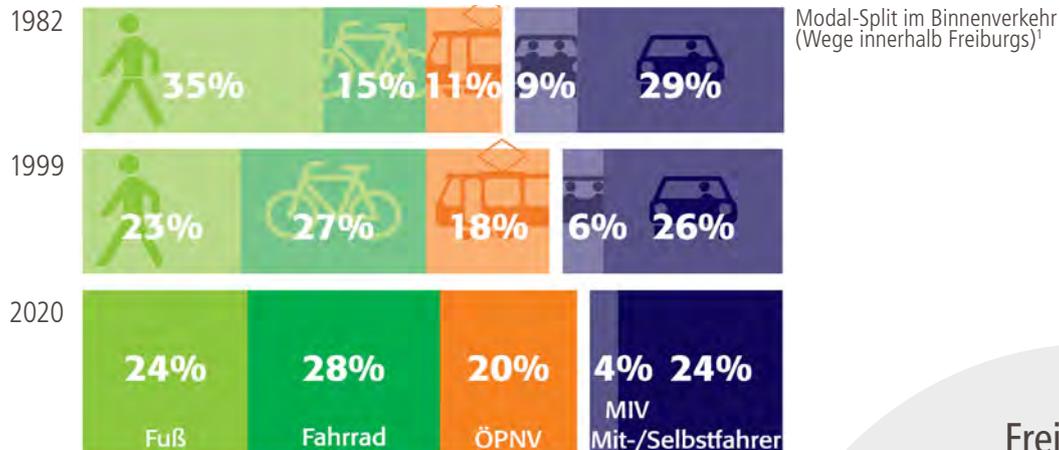
Mobilitätskonzepte für das Wohnen von Morgen

Die Freiburger Verkehrskonzeption

Die Stadt Freiburg im Breisgau ist frühzeitig von der in den 1960er Jahren verfolgten autoorientierten Verkehrspolitik abgerückt. Bereits der Generalverkehrsplan von 1979 favorisierte die umweltfreundlichen Verkehrsarten. In der Gesamtverkehrskonzeption von 1989 wurde festgelegt, Verkehr durch eine abgestimmte Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ möglichst zu vermeiden. Zudem galt es, den sogenannten **Umweltverbund** (d.h. die umweltfreundlichen Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) attraktiver zu machen, um den Verkehrsteilnehmern eine Alternative zum Auto zu bieten. Der verbleibende Autoverkehr sollte so umwelt- und stadtverträglich wie möglich gestaltet werden, indem Lärm, Abgase und Gefährdungen minimiert werden. Diese Ziele wurden mit dem 2008 verabschiedeten **Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020** bekräftigt.¹

Das Freiburger Verkehrskonzept – ein Erfolg

Die Entwicklung der Anteile der verschiedenen Verkehrsarten, der sogenannte Modal-Split, zeigt, dass Radverkehr und ÖPNV ihren Anteil über die Jahre deutlich erhöhen konnten und der Pkw-Verkehr abnahm.¹



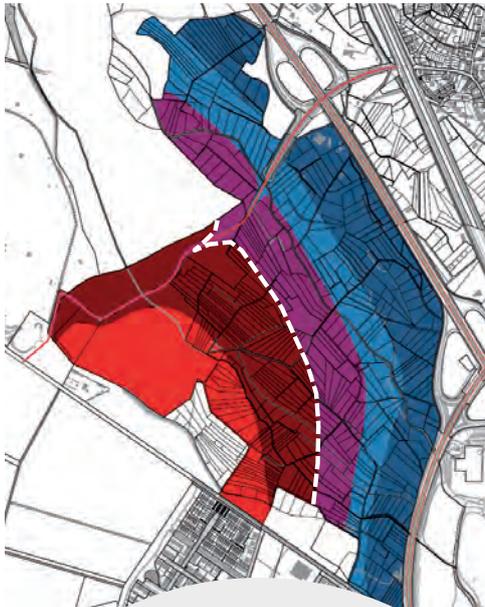
Freiburg ist:

- eine **fahrradfreundliche Stadt**: Auszeichnung des Landes Baden-Württemberg 2011¹
- die **fahrradfreundlichste Großstadt Baden-Württembergs**: ADFC-Fahrradklima-Test 2012: 2. Platz in der Kategorie „Großstädte über 200.000 Einwohner“
- Deutschlands nachhaltigste Großstadt**: Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis 2012, Bundesregierung, Rat für Nachhaltige Entwicklung, u.a. für die Radvorrangrouten als Teil der konsequenten Stärkung des Rad- und Fußverkehrs

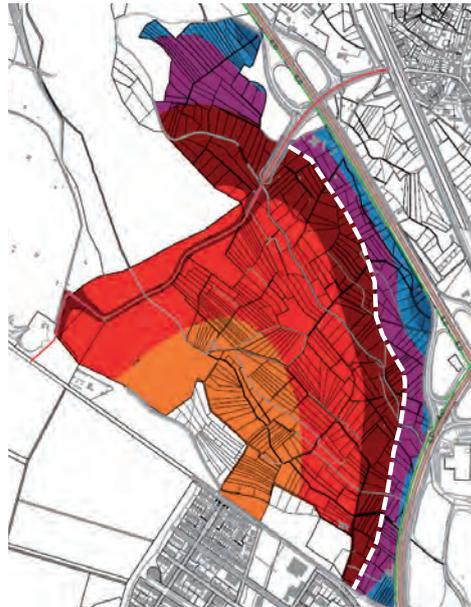
Verkehrliche Planungsziele für den neuen Stadtteil Dietenbach

- Der neue Stadtteil soll eine eigene Stadtbahnanbindung erhalten.
- Der ÖPNV muss eine attraktive Alternative zum Individualverkehr bieten.
- Radverkehrswege sollen direkt und ohne Hindernisse an das Freiburger Hauptradwegenetz angebunden werden.
- Im Gebiet sollten direkte Radfahrer- und Fußgängerverbindungen vorrangig sein.
- Der Kfz-Verkehr soll in ausreichender Qualität an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden werden.
- Zusätzliche Kfz-Verkehre in bestehenden Gebieten (v.a. Rieselfeld, Lehen) als Folge des neuen Stadtteils sollen möglichst vermieden werden.²

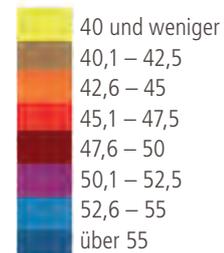
Bestehende Lärmsituation
(ohne Lärmschutz)³



Lärmsituation mit aktivem Lärmschutz
(6 m hohe Lärmschutzwände bzw. Wälle)³



Pegelwerte Nacht
in dB(A)



Das Untersuchungsgebiet Dietenbach ist am nördlichen und östlichen Rand in erheblichem Maße dem **Lärm der angrenzenden Straßenzüge** der B31a und der Besançonallee ausgesetzt (Verkehrslärm von mindestens 50 db(A) nachts). Mit Hilfe aktiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwall) kann die Situation deutlich verbessert und die Fläche für Wohnen genutzt werden.² Städtebauliche Maßnahmen (Grundrissorientierung der Gebäude, Abschirmung durch Bebauung etc.) können zudem die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzen.

Ideen für ein Mobilitätskonzept im neuen Stadtteil:

Wie wirkt sich der neue Stadtteil auf das bestehende Straßennetz in Freiburg aus? Wie viel Fläche nehmen die notwendigen Verkehrsanlagen im neuen Stadtteil ein? Wieviel Stellplätze pro Wohnung müssen bereitgestellt werden?

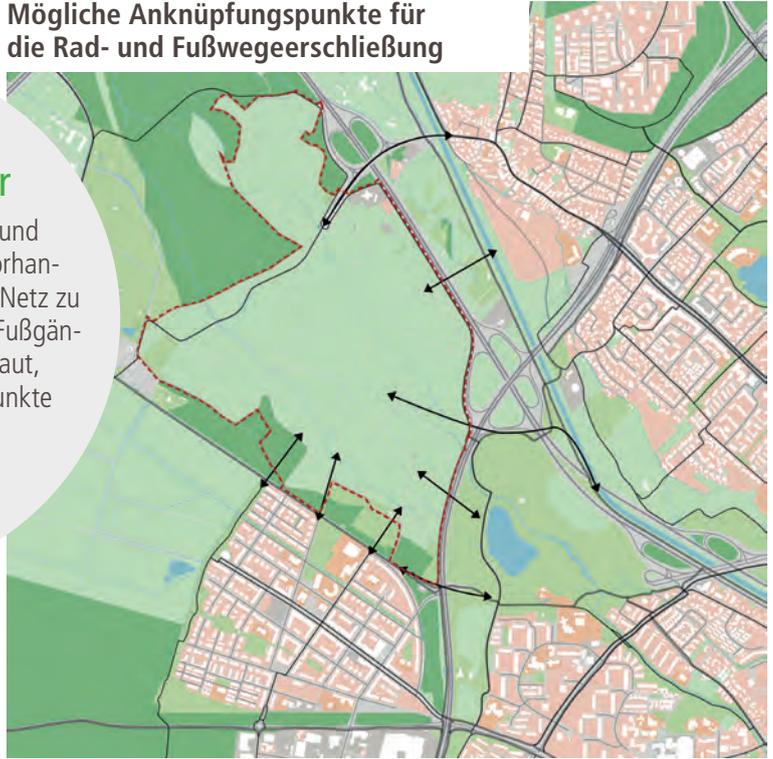
Diese und ähnliche Fragen hängen entscheidend davon ab, welches Mobilitätskonzept den Planungen zum neuen Stadtteil im Detail zugrunde gelegt wird. Zwei Konzepte wurden in der Testplanung untersucht. Sie entwickeln beide den im Rieselfeld gesetzten Standard weiter. Die Zielgrößen bei der Pkw-Dichte liegen dabei zwischen 240 Pkw und 300 Pkw je 1.000 Einwohner und damit über der Pkw-Dichte im Vaubanviertel, aber unter der Pkw-Dichte des Stadtteils Rieselfelds.

Konzepte zur stellplatzreduzierten Wohnungsbau, zu einem stark hierarchisierten Straßennetz, zu ausreichend Car-Sharing Standorten, eine zentral gelegene und gut erreichbare Stadtbahn sowie zu einer besonders guten Fahrradinfrastruktur können dazu beitragen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils weniger auf das Auto angewiesen sein werden und die Aufenthaltsqualität im Quartier hoch sein wird.⁴



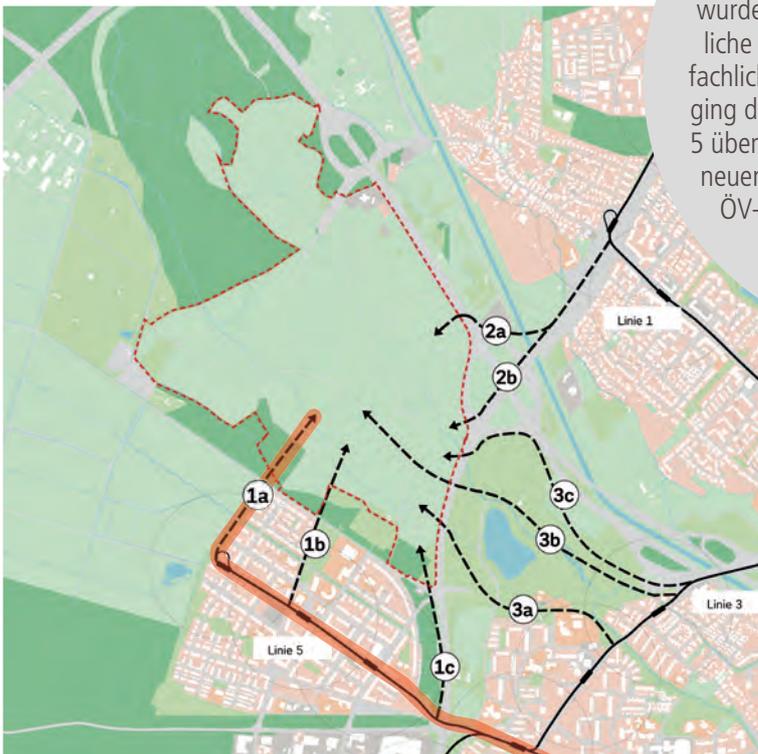
Mögliche Anknüpfungspunkte für die Rad- und Fußwegerschließung

Idee ist es, für **Radfahrer und Fußgänger** direkte und attraktive Verknüpfungen zum vorhandenen umliegenden (Radvorrang-) Netz zu schaffen. Dazu müssten teils neue Fußgänger- und Radfahrerbrücken gebaut, teils vorhandene Anknüpfungspunkte aufgewertet und ertüchtigt werden.²



Für den **Anschluss an das Stadtbahnnetz**

wurden in der Testplanung unterschiedliche Varianten entwickelt und anhand fachlicher Kriterien bewertet. Im Ergebnis ging die Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 über die Rieselfeldendhaltestelle in den neuen Stadtteil als Vorzugsvariante der ÖV-Erschließung aus dem Vergleich hervor.²



Der Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020⁴

Der VEP 2020 setzt die erfolgreiche Förderung von ÖPNV und Radverkehr konsequent fort. Schlüsselprojekte sind u.a. der Neubau von Stadtbahnstrecken und der weitere Ausbau des Radverkehrsnetzes.

Ein Schwerpunkt wird zukünftig auf die Förderung des Fußverkehrs gelegt. Hier geht es insbesondere darum, Barrieren abzubauen, mehr Platz für Fußgänger zu schaffen und Verbindungen zu verkürzen.

Insgesamt soll der sogenannte „Umweltverbund“ – Fuß, Rad und ÖPNV – gestärkt werden. So versucht die Stadt Freiburg, trotz stetigem Bevölkerungswachstum die Anzahl der Autofahrten auf einem moderaten Niveau zu halten.

Das Straßennetz wird dort ausgebaut, wo unverträgliche Zustände für alle am Verkehr Teilnehmenden sowie die Anwohnerschaft verringert werden können. Dazu zählen beispielsweise der Stadttunnel und die Umfahrung Zähringens. Zudem sollen bestehende Konfliktsituationen durch eine geänderte Straßenraumgestaltung, neue Querungsmöglichkeiten oder Geschwindigkeitsreduzierungen bewältigt werden.⁵

Ausführliche Informationen zu den Inhalten des VEP 2020 finden Sie auf www.freiburg.de



Freiburgs Verkehr in Zahlen:

Rund 181.000 Wege legen die Freiburger an einem normalen Werktag zu Fuß zurück.

In der Innenstadt werden 69 Prozent der Wege zu Fuß bewältigt.

Freiburgs Radverkehrsnetz umfasst ca. 400 Kilometer. Fast 30 Prozent der Verkehrswege werden per Rad zurückgelegt. Täglich fahren 35.000 Radler in oder durch die Innenstadt.

Vier Stadtbahn- und 26 Buslinien der Freiburger Verkehrs AG verknüpfen die Stadtteile mit öffentlichen Verkehrsmitteln.⁶



Auf 1.000 Einwohner (EW) kommen in Freiburg im Mittelwert 317 Pkw. Noch geringer ist die Fahrzeugdichte im Stadtteil Vauban mit 172 Pkw je 1.000 EW. Das Rieselfeld liegt mit 320 Pkw je 1.000 EW im Mittel.

Impressum

Projekträgerin: Stadt Freiburg im Breisgau,
Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung, PG Dietenbach
Prozessteam: agl | Hartz • Saad • Wendl, www.agl-online.de
November 2015

Ihr direkter Kontakt: neuer-stadtteil@stadt.freiburg.de

Quellen: Soweit im Folgenden nicht anders zitiert, wurden die Inhalte des Factsheets von den Ämtern der Stadt Freiburg im Breisgau zur Verfügung gestellt. | **1** Website Freiburg im Breisgau – Planen, Bauen und Verkehr: Die Freiburger Verkehrskonzeption. Abruf am 03.11.2015 unter: www.freiburg.de/pb/Lde/231648.html | **2** bs plus städtebau und architektur gbr; FICHTNER Water & Transportation GmbH (2015): Städtebauliche Testplanung. Freiburg im Breisgau »Neuer Stadtteil Dietenbach / St. Georgen-West«. Im Auftrag der Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung | Projektgruppe Dietenbach. Stand: März 2015. Anlage 2 zur Drucksache G-15/028 | **3** Pöyry Deutschland GmbH (2015): Schalltechnische Untersuchungen. In: Stadt Freiburg im Breisgau, Dezernat V, APS/Projektgruppe Dietenbach (2015): Schalltechnische Untersuchungen. Zur Verfügung gestellt durch die Stadt Freiburg im Breisgau im November 2015 | **4** bs plus städtebau und architektur gbr; FICHTNER Water & Transportation GmbH (2015): Freiburg im Breisgau »Neuer Stadtteil Dietenbach« Städtebauliche Testplanung. Präsentation am 28.10.2015. Im Auftrag der Stadt Freiburg im Breisgau, Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung | Projektgruppe Dietenbach (unveröffentlicht) | **5** Website Freiburg im Breisgau – Planen, Bauen und Verkehr: Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020. Abruf am 02.11.2015 unter: www.freiburg.de/pb/Lde/231652.html | **6** Website Freiburg im Breisgau – Planen, Bauen und Verkehr: Mobil in Freiburg ... zu Fuß. Abruf am 02.11.2015 unter: www.freiburg.de/pb/Lde/231560.html | **Fotos:** © FWTM/ Schoenen; Innenseite links und rechts unten: Stadtplanungsamt der Stadt Freiburg im Breisgau