

Das Bürgermeisteramt
der Stadt
Freiburg im Breisgau
- Dezernat I -

Freiburg i. Br., 22.09.2021
Tel.: 0761/201-4011
E-Mail: DEZ-V@stadt.freiburg.de
Herr Krebs

3. Sitzung des Mobilitäts-
ausschusses

Mitglieder des Mobilitätsausschusses

Ich lade zu der am

Mittwoch, 29. September 2021, 16:00 Uhr

im Neuen Ratssaal des Rathauses stattfindenden Sitzung des Mobilitätsausschusses ein.

Hinweise:

Bitte kommen Sie nur zu dieser Sitzung, wenn Sie frei von Krankheitssymptomen sind.

Bitte tragen Sie Ihre Maske für den Mund- und Nasenschutz in der Sitzung mindestens bis zu Ihrem Platz. Die Verwaltung hält zusätzlich Masken bereit.

In der Sitzung ist Desinfektionsmittel für alle anwesenden Personen zugänglich. Die vor Ort deutlich erkennbare Sitzordnung muss aufgrund der einzuhaltenden Sicherheitsabstände zwingend beachtet werden. Die Anzahl der anwesenden Verwaltungsmitarbeiter_innen wird auf ein Mindestmaß reduziert.

Für eine schnelle und lückenlose Kontaktrückverfolgung bitten wir die Sitzungsteilnehmer_innen um Nutzung der Corona-Warn-App oder der Luca App, die vom Gesundheitsamt des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald als Pilotlandkreis in Baden-Württemberg eingesetzt wird.

Es sind somit Maßnahmen getroffen, um größtmögliche Sicherheit vor Infektionen beim Sitzungsbetrieb zu gewährleisten.

- 2 -

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

1. **Fuß- und Radoffensive 2021/2022 - Projekte im Investitions- bzw. Maßnahmenprogramm**
 - Drucksache MOBI-21/003 -
zur Information

2. **Engesserstraße: Einsatz von Piktogrammen (sog. Sharrows) und Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende**
 - mündlicher Bericht -

3. **Verkehrsentwicklung Corona-Zeit**
 - mündlicher Bericht -

4. **Tunnel B31-Ost - Maßnahmen zur Verkehrssicherheit**
 - mündlicher Bericht -

5. **Bekanntgaben und Aktuelles**

H o r n
Oberbürgermeister

DRUCKSACHE MOBI-21/003

INFORMATIONSVORLAGE

Dezernat/Amt	Verantwortlich	Tel. Nr.	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	22.09.2021

Betreff:

Fuß- und Radoffensive 2021/2022 – Projekte im Investitions- bzw. Maßnahmenprogramm

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
MOBI	29.09.2021	X			

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

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: nein

Ergebnis:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zu den Projekten im Investitions- und Maßnahmenprogramm zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in den Jahren 2021/2022 gemäß Drucksache MOBI-21/003 zur Kenntnis.

1. Ausgangslage

Die Verwaltung hat auf Basis der im Doppelhaushalt 2021/2022 beschlossenen Finanzmittel zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in der Sitzung des gemeinderätlichen Mobilitätsausschusses am 07.07.2021 ein umfangreiches Investitions- und Maßnahmenprogramm („Fuß- und Radverkehrsoffensive“) vorgestellt. Dieser Vorstellung gingen je eine Sitzung der Fachgruppe und der Lenkungsgruppe Fuß- und Radverkehr voraus, in denen ebenfalls das Maßnahmenprogramm vorgestellt und ausgiebig erörtert wurde.

Das aktuelle Maßnahmenprogramm zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sieht vor, rd. 16 Mio. € aus dem Doppelhaushalt 2021/2022 in Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts der aktiven Verkehrsarten zu investieren. Bei der Auswahl der Maßnahmen hat die Verwaltung darauf geachtet, dass es sich um ein auf das ganze Stadtgebiet bezogenes und ausgewogenes Maßnahmenkonzept handelt, in dem sowohl Belange des Fußverkehrs als auch des Radverkehrs und der Barrierefreiheit Berücksichtigung finden. Ebenfalls sollte auch eine zeitnahe Umsetzbarkeit möglich sein und die aktuellen sehr guten Förderbedingungen von Bund und Land genutzt werden.

Aus den Rückmeldungen in den drei oben genannten Sitzungen hat die Verwaltung den Eindruck gewonnen, dass (auch wenn im Detail noch einzelne Planungsänderungen diskutiert werden müssen) das Maßnahmenprogramm in seiner Auswahl und in seiner Ausgewogenheit von einer großen Mehrheit der Fraktionen und der beteiligten Verbände bzw. Initiativen mitgetragen und begrüßt wird. Bei den Maßnahmen Probelauf Schlossbergring und Geh- und Radweg Berliner Allee hatte die Verwaltung in den Sitzungen zugesagt, weitere Planungen und Überlegungen vorzunehmen und im Herbst 2021 eine Einschätzung zu einer möglichen Umsetzung zu geben.

Gleichfalls wurde in den Diskussionen in den beiden Arbeitsgruppen sowie in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 07.07.2021 deutlich, dass es auch über das jetzt vorgeschlagene Programm mit den vielen Vorhaben hinaus mannigfaltig Maßnahmen gibt, die zeitnah umgesetzt werden sollten, um einerseits auch an anderen Stellen die Verkehrssicherheit zu erhöhen und andererseits den steigenden (und gewünschten) Fuß- und Radverkehrsmengen weitestgehend Rechnung zu tragen.

Daher stellt die Verwaltung hier unter Ziffer 3 sechs weitere Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen vor, von denen eine Auswahl auch noch im Rahmen des Finanzbudgets dieses Doppelhaushalts umgesetzt werden könnte.

2. Gesetzte Maßnahmen Fuß- und Radverkehrsprogramm 2021/2022

Die bereits in den Arbeitsgruppen zum Fuß- und Radverkehr sowie in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 07.07.2021 vorgestellten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Fuß- und Radverkehrs werden hier nachrichtlich mit einer Kurzbeschreibung aufgeführt. Sie sind aus Sicht der Verwaltung unstrittig.

Das Garten- und Tiefbauamt (GuT) arbeitet derzeit bereits intensiv an einer zeitnahen Umsetzung dieser Maßnahmen. Über die Kurzbeschreibung hier unter Ziffer 2 hinaus sind auf der städtischen Homepage unter www.freiburg.de/radverkehr weitere Informationen zu finden. Die Homepage soll gemäß Projektfortschritt zu den einzelnen Maßnahmen jeweils aktuell gehalten werden.

2.1 Heinrich-von-Stephan-Straße

Unter Berücksichtigung der schweren Unfälle im Umfeld der beiden Kreuzungen der Heinrich-von-Stephan-Straße mit Freiaustraße und Rehlingstraße wurde im 1. Halbjahr 2021 die Fahrspuraufteilung von Kfz- und Radspuren geändert und eine getrennte Signalisierung der Zufußgehenden und der Radfahrenden sowie abbiegendem Kfz-Verkehr eingerichtet.

2.2 FR1 Beleuchtung Lehen bis Umkirch

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität für den dortigen Fuß- und Radverkehr wird der FR1/Dreisamweg von der Betzenhauser Brücke bis zur Gemarkungsgrenze Umkirch beleuchtet und der Randstreifen markiert.

2.3 FR2 Ausbau Verbindungsweg Güterbahnhofgelände – Tullastraße

Der vorhandene Verbindungsweg vom Güterbahnhof zur Tullastraße wird durchgehend asphaltiert und beleuchtet. Dieser Weg dient mittlerweile als wichtige und direkte Verbindung ins Gewerbegebiet Nord und wird nicht nur von den Berufspendler_innen dort gut frequentiert. Auch zur Förderung der Nahmobilität (wie z. B. für Zu-Fuß-Gehende aus dem Quartier Güterbahnhof zum Einkaufen in den Märkten an der Tullastraße) stellt die Maßnahme eine Verbesserung dar.

2.4 FR2 Neubau Radweg zwischen Breisacher Straße und Elsässerstraße

Mit dem Bau eines neuen Radwegs entlang der Güterbahnstrecke an der Uniklinik schließt das GuT eine große Lücke im FR2 zwischen der Breisacher und Elsässer Straße. Auch dank der bevorrechtigten Querung über die Hartmannstraße ergibt sich hier nicht nur ein Komfort- bzw. Zeit-, sondern auch ein Sicherheitsgewinn. Dies entlastet damit auch die bisherige Führung über die Killianstraße auf Klinikgelände und bedeutet (insbesondere für den dortigen Fußverkehr) eine deutliche Verbesserung für das klinikorientierten Verkehrsaufkommen. (Für weitere Informationen siehe auch Drucksache G-21/060.)

2.5 FR2 Verbreiterung der Brücken über Zubringer Mitte

Im Zuge der Sanierung der vier Brücken über den Autobahnzubringer B 31a hat die Verwaltung erreicht, dass das Land die Bereiche für den Fuß- und Radverkehr (FR2) an dieser Stelle etwas verbreitert und damit auch eine etwas sichere Abwicklung für die beiden dort gemeinsam geführten Verkehrsarten ermöglicht wird.

2.6 FR2 Anbindung Richtung Gewerbegebiet Haid und Tiengen

Mit einer neuen Fuß- und Radwegrampe, die den Fuß- und Radweg zwischen dem Gewerbegebiet Haid und der St. Georgener Straße mit der Brücke über die Guildfordallee und dem dort verlaufenden FR2 verbindet, erhalten diese beiden wichtigen Achsen eine direkte, kreuzungsfreie und vor allem verkehrssichere Verbindung für den Fuß- und Radverkehr.

2.7 Verbesserungen auf der Radroute THI (Tiengen – Haslach – Innenstadt)

Zwischen Haslach und Tiengen erhält der Geh- und Radweg entlang der B 31 eine Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Wegen. Der Abschnitt zwischen St. Georgener Straße und Gewerbegebiet Haid-Süd wird zusätzlich beleuchtet, womit auch im Hinblick auf die soziale Sicherheit der dortigen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden eine Verbesserung erreicht wird.

2.8 FR3 Ausbau Abschnitt Heiliggeist- und Friedhofstraße

Entlang des Abschnitts des FR3 zwischen Breisacher und Kaiserstuhlstraße werden die Fuß- und Radverkehrsanlagen u. a. im Standard einer Rad-Vorrang-Route modernisiert und kleinere Lücken geschlossen. Mit den bereits fertiggestellten Abschnitten in der Eschholzstraße und dem in Bau befindlichen Bereich in der Waldkircher Straße wird ein weiterer wichtiger Baustein auf dieser Radvorrang Pilotstrecke umgesetzt. Damit kann eine sehr weitgehende Trennung der bisher eher auf engem Raum geführten Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden erreicht werden. Dort, wo eine bauliche Trennung nicht möglich ist, werden die unterschiedlichen Flächen für den Fuß- und Radverkehr optisch deutlich voneinander abgesetzt hergestellt. Im Zuge der Maßnahme werden auch Verbesserungen der Barrierefreiheit (wie z. B. der barrierefreie Umbau der Haltestelle Hauptfriedhof) umgesetzt. (Für weitere Informationen siehe u. a. auch Drucksachen G-21/045 und G-21/045.1.)

2.9 FR3 Umbau Ochsenbrücke und Anschlussbereiche

Die dringend erforderliche bauliche Sanierung der Brücke bietet die Chance, im Zuge der Maßnahme auch den Verkehrsraum neu aufzuteilen und die Querungen und Orientierungen für Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten zu verbessern. Auf der Westseite gibt es zukünftig – wie bislang schon auf der Ostseite – einen eigenen Radfahrstreifen. Dadurch kann der dortige Fuß- und Radverkehr etwas entzerrt werden sowie auch die direkte Verbindung zwischen Ufer- und Vogesenstraße für den Radverkehr ermöglicht werden. Außerdem gibt es für Fußgänger_innen einen neuen Zebrastreifen über die Rechtsabbiegerspur von der Eschholzstraße auf den Autobahnzubringer, der auch fahrdynamisch etwas "entschleunigt" wird. Alle vorhandenen Lichtsignalanlagen, Querungsstellen und die von der Baustelle betroffenen Fußbereiche werden sehr aufwändig mit den erforderlichen Elementen zur Barrierefreiheit ausgestattet. Weiterhin können auch zusätzliche Bäume gepflanzt werden.

2.10 Verbesserung Greiffeneggring

Zwischen Wallstraße und Greiffeneggbrücke gibt es heute durch einen sehr schmalen Radstreifen eine sehr unbefriedigende Situation für den Radverkehr. Um das zu verbessern, wird der Radfahrstreifen erheblich verbreitert, auf dem letzten Abschnitt zur B 31 werden rechtsabbiegende Kfz und Radfahrende gemeinsam auf einem Fahrstreifen geführt. Auch auf der Greiffeneggbrücke werden Radfahrende und Kfz-Verkehr in die Hildastraße gemeinsam geführt. In diesem Zusammenhang wird die geltende nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch auf die Tagstunden ausgedehnt.

2.11 Umbau Tullastraße (1. Bauabschnitt)

Mit der Sanierung der Straße (im 1. Bauabschnitt von etwa der Feuerwehr bis zur Engesserstraße) geht eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur für den straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehr einher: Verbreiterung der Wege, ebenerdige Führungen an Einmündungen, barrierefreie Querungsstellen und Haltestellen, eigenes Ampelsignal am Abzweig Hans-Bunte-Straße. Neu gepflanzte Bäume auf der Südseite verhindern außerdem das behindernde Parken im Seitenbereich.

2.12 Verbesserungen Kreuzung Merzhauser-/Heinrich-von-Stephan-Straße

Auf beiden Seiten der Kreuzung gibt es Verbesserungen, die insbesondere der Verkehrssicherheit dienen. Von Westen kommend erhält der geradeaus verlaufende Fuß- und Radverkehr separate Ampelsignale, um Konflikte mit abbiegenden Kfz zu vermeiden. Im weiteren Verlauf stadteinwärts wird östlich der Kreuzung einer der beiden Kfz-Fahrstreifen in einen überbreiten Radfahrstreifen umgewandelt und somit wird auch der dann baulich vom Radverkehr getrennte Gehweg deutlich breiter. In der Gegenrichtung wird der vorhandene Radstreifen von der Kronenstraße in Fahrrichtung zur Kreuzung auf Kosten einer Kfz-Spur verlängert und der bestehende Gehweg so baulich vom Radverkehr getrennt und verbreitert.

2.13 Umbau Engelbergerstraße (2. Bauabschnitt West)

Auch mit dem 2. Bauabschnitt zum Umbau der Engelbergerstraße (jetzt westlich Eschholzstraße) werden Verbesserungen für den Fußverkehr, den Radverkehr und die Barrierefreiheit umgesetzt. Die Gehwege werden verbreitert und der Belag saniert. Die Bushaltestellen Draissstraße und sämtliche Querungsbereiche werden barrierefrei – die Ampelanlage an der Kreuzung zur Eschholzstraße wurde bereits im ersten Bauabschnitt mit der erforderlichen technischen Ausstattung zur Barrierefreiheit ausgestattet. Mit der Sanierung und dem Umbau der westlichen Engelbergerstraße wird auch dieser Abschnitt bis zur Fehrenbachallee zur Fahrradstraße. Ein besonderer Baustein ist die Einrichtung der Vorfahrt für den Radverkehr über die Fehrenbachallee Richtung Eschholzpark. Damit kann auf der Verbindung Bissierstraße zur Eschholzstraße ein weiteres Element zur Komfortverbesserung umgesetzt werden.

2.14 Neuanlage Radfahrstreifen Breisacher Straße (Südseite)

Zwischen Fehrenbachallee und Eschholzstraße wird auf der Südseite – analog zur Nordseite – ein Kfz-Fahrstreifen in einen überbreiten Radfahrstreifen umgewandelt. Damit werden Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende baulich getrennt und die Flächen für den Fußverkehr werden wie auf der Nordseite deutlich breiter und sicherer.

2.15 Lehener Straße

Die Lehener Straße zwischen Fehrenbachallee und Eschholzstraße ist sanierungsbedürftig. Die schadhafte Asphaltoberfläche ist nicht nur lärmintensiv für Anwohner_innen, sondern es bestehen dadurch auch Defizite im Komfort als auch in den Sicherheitsbelangen für den dortigen Radverkehr.

Im Zuge der geplanten Sanierung werden die vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie die Parkierungssituation untersucht und bei der Neumarkierung den heutigen Standards und Ansprüchen angepasst.

2.16 Stuttgarter Straße

Die Stuttgarter Straße stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem FR3 in der Waldkircher Straße und dem Fuß- und Radweg Richtung Norden (Gundelfingen) entlang der Bahnlinie dar. Der Fahrbahnbelag dort ist dringend sanierungsbedürftig und für die dortigen Radfahrenden suboptimal. Im Zusammenhang mit der Sanierung soll die Stuttgarter Straße neu als Fahrradstraße ausgewiesen und die dortige Parkierungsregelung überprüft werden.

2.17 Rosastraße

Die Kreuzung der „kleinen Bismarckallee“ (parallel zur eigentlichen Bismarckallee) mit der Rosastraße wird so umgebaut, dass der Fuß- und Radverkehr im Zuge der Fahrradstraße Vorfahrt bekommt. Der Verkehr in der Rosastraße wird mittels Schwellen gebremst (vergleichbar mit der neuen Querung des FR2 über die Lehener Straße).

2.18 Uffhauser Straße

Zwischen den und um die beiden Kreisverkehre am südlichen Ende der Uffhauser Straße (Basler Land- und Bettackerstraße) werden die Radverkehrsanlagen dem heutigen Standard angepasst und künftig direkt und durchgängig auf Fahrbahnniveau geführt. In diesem Zuge werden Fahrbahnflächen zurückgebaut und entsiegelt und dort neue Bäume (auch zur Verschattung der Asphaltflächen) gepflanzt. Die Gehwege werden dadurch breiter und potenzielle Konfliktbereiche, z. B. am Ausgang der Kinder Galaxie, etwas entschärft.

2.19 Kreuzstraße, Querung Breisacher Straße

Die Kreuzstraße ist eine wichtige Verbindung für den Fußverkehr und den Radverkehr aus/in Richtung nördlicher Stühlinger und Universitätsklinikum. Die Querung der Breisacher Straße im Zuge der Kreuzstraße soll künftig durch eine Ampelregelung sicherer werden. Hierdurch erhöht sich die Sicherheit auch für Kinder aus dem Quartier nördlich der Breisacher Straße, die den nahegelegenen Spielplatz an der Colmarer Straße besuchen wollen. Abhängig vom Planungs- und Ausführungsumfang, der zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht final feststeht, kann die Maßnahme evtl. erst in 2023 umgesetzt werden.

2.20 Neue Fahrradstraßen

Im laufenden Doppelhaushalt sollen weitere Straßen zu Fahrradstraßen umgewandelt und bestehende Fahrradstraßen optimiert werden. Beispielhaft seien hier genannt die Stuttgarter Straße, der Giersbergweg oder die Badenweilerstraße (Verbreiterung durch Wegfall von Parkplätzen).

2.21 Ausweitung und Verbesserungen beim Rad-Parken

Die Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt, den Stadtteilen sowie an Haltestellen des ÖPNVs sollen erweitert werden. Ebenfalls sollen besonders ausgewiesene Stellflächen für Lastenräder und weitere Frelö-Stationen hinzukommen.

2.22 Anwendung Grüner Pfeil für rechtsabbiegende Radfahrende

Sobald die gesetzliche Grundlage abschließend gegeben ist, soll im ganzen Stadtgebiet an einzelnen, besonders zu prüfenden Kreuzungen per Verkehrszeichen ein Rechtsabbiegen für Fahrradfahrende auch bei Rot ermöglicht werden. Bei der Auswahl wird ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheit der Fußgänger_innen gelegt.

2.23 Rotmarkierung von Radfurten

Zur Erhöhung der Sicherheit und Sichtbarkeit sollen verstärkt Radfurten an geeigneten Stellen rot markiert werden.

2.24 Behebung von Wurzelhebungen in Fuß- und Radwegen

Über ein Onlineportal bei mitmachen.freiburg.de sollen Bürger_innen die Möglichkeit erhalten, über einen begrenzten Zeitraum sehr einfach und niederschwellig Wurzelanfahrungen in Fuß- und Radwegen dem GuT zu melden. Die Meldungen werden zeitnah ausgewertet, priorisiert und im Rahmen eines extra dafür bereitgestellten Budgets in einem Sonderprogramm behoben werden. Darüber hinaus wird es auch weitere Gehweg-, Radweg- und Fahrbahnsanierungen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts der aktiven Verkehrsteilnehmenden geben.

3. Weitere optionale Maßnahmen im Fuß- und Radverkehrsprogramm 2021/2022

Über die oben unter Ziffer 2 genannten Vorhaben hinaus sind aus Sicht der Verwaltung die Umsetzung mehrerer der folgenden sechs Maßnahmen als Ergänzung des Maßnahmenprogramms zeitnah denkbar und auch im Rahmen der GuT-Budgetmittel im Doppelhaushalt 2021/2022 zu finanzieren.

3.1 Schlossbergring

Wie in Drucksache G-20/258 ausgeführt, möchte die Verwaltung die Situation für den Radverkehr entlang des nördlichen und östlichen Innenstadtrings verbessern und entsprechende Planungen beauftragen. Ebenfalls hatte auch die Initiative Fuß- und Radentscheid Vorschläge für eine Gestaltung des Schlossbergrings eingebracht, zu denen der Gemeinderat am 08.12.2020 den Auftrag an die Verwaltung beschlossen hatte, die „Vorschläge in Abstimmung mit dem Gemeinderat und seiner Gremien zu konkretisieren und im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen umzusetzen“.

Es ist dabei das Ziel der Verwaltung, die Situation im Straßenzug des östlichen wie nördlichen Innenstadtrings insgesamt für Fuß und Rad zu verbessern und gleichzeitig die Belange des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs im Blick zu behalten. So sind auch Verbesserungen im Abschnitt des Schlossbergrings richtig, aber es müssen für ein schlüssiges Gesamtkonzept auch im Zulauf aus Richtung Süden (aus der Wiehre von der Hildastraße über den Schwabentorring) überzeugende und verkehrssichere Lösungen gefunden werden. Da es in der Planung neben dem recht langen Streckenverlauf des Rings mit unterschiedlichen Querschnitten, Radverkehrsführungen und Spuraufteilungen auch um erhebliche bauliche Investitionen, Rechtsverfahren sowie Einschränkungen für den Kfz-Verkehr gehen wird, benötigt die Planungsbearbeitung des gesamten östlichen und nördlichen Innenstadtrings einige Zeit. Kurzfristige Planungsergebnisse wird es für den gesamten Bereich daher nicht geben können.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung auch geprüft, ob es übergangsweise Verbesserungen in Teilbereichen geben kann. Als Ergebnis schlägt die Verwaltung für eine Übergangszeit vor, in einem Teilbereich des Schlossbergrings (zwischen Schlossbergsteg bis auf Höhe Hermannstraße) einen Probelauf mit einer einspurigen Kfz-Führung Richtung Norden zu starten und den bisherigen rechten Kfz-Fahrsstreifen als überbreiten Radfahrsstreifen auszuweisen. Der bisherige bauliche Radweg wird dann zum reinen Fußweg und schließt damit die bisherige Lücke für den Fußverkehr auf der Ostseite des Schlossbergrings. Es wird dadurch zwar Einschränkungen für den Kfz-Verkehr geben, diese hält die Verwaltung aber für vertretbar und im Hinblick auf die möglichen Verbesserungen für die aktiven Verkehrsarten auch für angemessen. Konkret ist ein sechsmonatiger Probelauf (Verkehrsversuch nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 Straßenverkehrsordnung) vorgesehen, dessen Umsetzung für das Frühjahr 2022 angestrebt wird.

Die Verwaltung geht nach den bisherigen Erfahrungen davon aus, dass es in der Regel zu keinem gravierenden Rückstau auf die B31 kommen wird. Sollte dies aber – wider Erwarten – regelmäßig der Fall sein und es dadurch zu kritischen Verkehrssituationen z. B. im Tunnel oder im Nebennetz (z. B. durch Verlagerungen von quartiersfremden Kfz-Verkehr in Wohnstraßen) kommen, muss der Probelauf vorher angepasst oder auch zurück genommen werden.

Die Verwaltung wird den Probelauf im Jahr 2022 auswerten, parallel dazu die Planungen für den gesamten östlichen und nördlichen Innenstadtring weiter vorantreiben und den gemeinderätlichen Mobilitätsausschuss über die jeweils vorliegenden Ergebnisse informieren. Ziel bleibt eine durchgängige und sinnvolle Gesamtlösung für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende, den ÖPNV und den KFZ-Verkehr auf dem Innenstadtring. Zur Umsetzung ist dabei auch von umfangreicheren Umbauarbeiten und entsprechenden Planverfahren auszugehen.

3.2 Berliner Allee (Höhe Weststadion)

Bei diesem Projekt handelt es sich um den Ausbau des westlichen Seitenbereichs zwischen den Kreuzungen Ensisheimer- und Lehener Straße. Die Berliner Allee ist eine Hauptroute aus dem Radkonzept 2020, die u. a. die Stadtteile Rieselfeld/Weingarten und Haslach-Haid mit den Stadtteilen Mooswald, Betzenhausen sowie wichtigen Zielen wie dem Industriegebiet Nord, Messe und Stadion verbindet. Die Route wurde in den letzten Jahren für den Radverkehr ausgebaut, insbesondere mit der Stadtbahn Messe.

Mit dem jetzt geplanten Projekt wird die heute sehr unbefriedigende Führung für den Fuß- und Radverkehr auf der Westseite verbessert. Der dortige Fußweg mit Radfahrer-frei-Regelung hat heute eine Breite von 2,0 m und genügt damit keinerlei Regelmaß. Auch wenn es hier keine Benutzungspflicht gibt, fahren fast alle Radfahrenden im Seitenbereich und nicht auf der Fahrbahn. Aufgrund der Enge gibt es wiederholt Konflikte zwischen Fußgänger_innen und Radfahrenden.

Es liegt eine fast vollständig fertiggestellte (Ausführungs-)Planung mit einer Verbreiterung des Seitenbereichs auf 3,50 m vor, auf deren Basis bereits Grunderwerb getätigt wurde. Der Ausbau des Fuß- und Radwegs im Seitenraum kann erfolgen, ohne die Platanen-Allee am Straßenrand zu entfernen, da die Verbreiterung Richtung Sportplatz erfolgt. Auf dem Sportplatzgelände müssen ein paar Bäume und Sträucher entfernt werden. Lediglich am Ende des zukünftigen Geh-Radwegs an der Lehener Straße müssen zwei Platanen entfernt werden, um den Radweg sicher an die Kreuzung heranzuführen und zwei weitere Platanen wegen des barrierefreien Umbaus der Bushaltestelle „Idinger Straße“, die in beide Richtungen barrierefrei ausgebaut werden soll. Für die wegfallenden Bäume werden, zum Teil am fast gleichen Ort, ansonsten in der Umgebung, Ersatzbäume gepflanzt.

Eine Anmeldung zum GVFG-Förderprogramm ist erfolgt und auch eine erfolgreiche Aufnahme in das Bundesprogramm „Stadt- und Land“. Damit sind – verbunden mit einer GVFG-Förderung des Landes – besonders hohe Zuschüsse möglich (i. H. v. 90 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten und 15 % für die Planung). Bei einer Gesamtbausumme von rd. 665.000,00 € fallen lediglich Gesamtkosten i. H. v. rd. 100.000,00 € für die Stadt Freiburg an.

Eine Umsetzung dieser Maßnahme muss entsprechend der Förderregularien noch bis Ende 2023 erfolgen, um die Bezuschussung in dieser Höhe sicher zu stellen. Ansonsten entfällt eine Förderung durch den Bund und eine Förderung durch das Land ist für die nächsten Jahre ausgeschlossen.

Von einigen Verbänden und Teilen des Gemeinderats wurde alternativ eine Umwidmung des rechten Kfz-Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen angeregt. Dies widerspräche aus Sicht der Verwaltung der Funktion der Berliner Allee als Bündelungsachse für den Nord-Süd-Verkehr im Freiburger Westen, die andere parallele Achsen (z. B. Waldkircher-, Friedhof-, Eschholzstraße) entlastet, und als Erschließung vieler wichtiger Ziele wie Universitätsklinikum, Messe, Fußballstadion, Uni-Campus, DRK-Rettungsdienst sowie der Wohn- und Gewerbegebiete im Stadtteil Mooswald bis hin zum Industriegebiet Nord dient. Gleichfalls ist im Zusammenhang mit dem neuen Baugebiet Kleineschholz ein Rückbau der östlichen Sundgauallee fest vorgesehen, wodurch ebenfalls weitere Kfz-Verkehre auf der Berliner Allee gebündelt werden. Eine punktuelle Einengung würde die dargestellte Bündelungsfunktion einschränken und hätte zudem bei Ereignissen mit hohem Verkehrsaufkommen innerhalb kurzer Zeit – z. B. Veranstaltungsende bei Fußballspielen im neuen Stadion, bei Messeveranstaltungen, bei Eishockeyspielen, bei Großveranstaltungen in der Sick-Arena usw. – zur Folge, dass Verkehrsteilnehmende auf andere, weniger geeignete Routen durch Wohngebiete ausweichen würden. Ebenfalls würde die Chance vertan, einen heute unzureichenden Gehweg mit 2 m Breite sowie zwei nicht-barrierefreie Bushaltestellen mit außergewöhnlich hohen Förderquoten umzubauen.

Die Verwaltung hält daher an diesem Vorhaben und dem geplanten Umsetzungszeitraum fest. Sollte sich zukünftig im Zuge der weiteren Entwicklung des Mobilitätsgeschehens herausstellen, dass die Berliner Allee in diesem Abschnitt auch mit weniger als vier Fahrstreifen „funktioniert“, steht der vorgeschlagene Ausbau des Seitenbereichs einer Umverteilung der Fahrbahnlflächen nicht entgegen – es wäre „lediglich“ ein großzügig dimensionierter Fußgängerbereich geschaffen.

3.3 Berliner Brücke

Auf der Brücke der Berliner Allee über Zubringer und Dreisam gab es bis vor einigen Jahren einen nachträglich erweiterten baulichen Seitenbereich, den sich Fuß- und Radverkehr teilten. Im Zuge der Sanierung des Brückenbauwerks durch das Regierungspräsidium musste dieses Provisorium entfernt werden und konnte nicht wieder neu errichtet werden. Daraufhin hatte die Verwaltung eine etwas ungewöhnliche Radverkehrsführung im Brückenbereich installiert, die zwar die sonst entstandene Lücke im Radverkehrsnetz verhindert hat, aber immer wieder zu Verwirrungen und Beschwerden führt.

Im Hinblick auf eine gute Anbindung der Stadtteile Weingarten und Rieselfeld an das Radnetz sowie eine verbesserte und sichere Führung des Fußverkehrs in diesem Bereich möchte die Verwaltung hier zu einer Optimierung kommen. Dazu wird vorgeschlagen, einen der von Westen (Binzengrün/B 31a) hoch zur Brücke führenden Kfz-Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umzuwandeln. Damit wird in diesem Abschnitt genügend Fläche gewonnen, um eine sichere und klare Radverkehrsführung sowie einen breiteren Gehbereich anlegen zu können. Die Re-

duzierung um einen Kfz-Fahrbahnenstreifen ist unter Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in diesem Abschnitt kein Problem. Eine Umsetzung wird für 2022 angestrebt.

3.4 Wentzingerstraße

Die Wentzingerstraße war Bestandteil des Verkehrskonzepts Stühlinger aus dem Jahr 2016, welches im Zusammenhang mit dem STELL Stühlinger sowie im Vorgriff auf den Neubau des Rathauses im Stühlinger und die damit einhergehenden Veränderungen erstellt wurde (s. hierzu auch Drucksache VK-16/003). Seinerzeit wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger_innen im Zuge der Wentzingerstraße, aber auch für den querenden Fußverkehr empfohlen. Diese Punkte könnten nunmehr durch eine Planung aufgegriffen und im Zusammenhang mit einer nötigen Erneuerung der Fahrbahndecke umgesetzt werden. Vorgesehen sind farblich hervorgehobene, gepflasterte Kreuzungs- und Querungsbereiche, breitere Gehwege, weniger Parkplätze, abgesenkte Bordsteine sowie ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit sowohl im Längs- als auch im Querverkehr. Damit soll die Aufenthaltsqualität erhöht sowie mehr Sicherheit und Platz für den Fußverkehr erreicht werden. Insbesondere wird hierdurch auch die Zugänglichkeit des Bahnhofs für Fußgänger_innen verbessert. Eine Ausschreibung wird für die 2. Jahreshälfte 2021 angestrebt.

3.5 Wiesentalstraße

Ein Umbau der Wiesentalstraße zwischen Clara-Immerwahr- und Oltmannsstraße geht auf die wiederholt vorgetragene Wünsche vieler Bewohner_innen des Stadtteils Vauban zurück (u. a. in zwei Beteiligungshaushalten). Durch den abschnittsweisen Umbau der Wiesentalstraße sollen die Querungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen Vauban und der Oltmannsstraße durch eine vollständige Neuordnung des Straßenraums verbessert werden (s. hierzu auch Drucksache MOBI-19/001).

3.6 Rückbau Elsässer Straße westlich der Paduaallee (Bereich Wirthstraße)

Der Rückbau der Elsässer Straße im Stadtteil Landwasser wurde bereits in der Drucksache G-20/258 angesprochen und ausführlich in den Sitzungen der Fach- und der Lenkungsgruppe Fuß- und Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Im Jahr 2015 wurde in der Elsässer Straße bereits der Streckenabschnitt westlich der Stadtbahnhaltestelle Moosweiher saniert und dabei beidseitig verbesserte Führungsformen für den Radverkehr geschaffen sowie zwei Bushaltestellen barrierefrei umgebaut. Im Zuge der Weiterführung der erforderlichen Straßensanierung sollen in einem nächsten Bauabschnitt auch in dem weiter östlich liegenden Bereich (zwischen den beiden Einmündungen der Wirthstraße) die Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr auf Kosten der MIV-Flächen verbessert werden. Es sollen breite, überwiegend baulich vom Radverkehr getrennte Fußwege und Radfahrbahnen bei gleichzeitigem Rückbau der Kfz-Fahrbahn angelegt werden. In Höhe der Auwaldstraße kann eine in Politik und Bürgerschaft schon lange geforderte barrierefreie ebenerdige Querung (in Ergänzung der Fußverkehrsbrücke) hergestellt werden. Durch begleitende Fahrbahnentsiegelungen können auch umfangreiche Baumpflanzungen ermöglicht werden.

Bei der Vorstellung der Planung gab es in den Sitzungen der Fach- und der Lenkungsgruppe kritische Anmerkungen und Rückfragen in Planungsfragen. Die haben bei der Verwaltung den Eindruck erweckt, dass die Detailplanung überdacht und mit Interessengruppen, dem Bürgerverein sowie der Fachgruppe neu abzustimmen ist. Wegen der dann in diesem Zuge erforderlichen Planungs- und Abstimmungsschritte ist ein Baubeginn der Maßnahme erst nach dem Jahr 2022 möglich.

4. Vorschlag der Verwaltung zum weiteren Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, ergänzend zu den unter Ziffer 2 aufgeführten Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen die folgenden Projekte zeitnah fertig zu planen und nach Möglichkeit noch in den Jahren 2021/2022 auszuschreiben. Eine Umsetzung kann dann voraussichtlich noch in 2022 begonnen und ggf. auch abgeschlossen werden. Die finanziellen Ressourcen stehen im Rahmen des aktuellen Doppelhaushalts zur Verfügung.

- Schlossbergring (Verkehrsversuch ab Frühjahr 2022 vorgesehen)
- Berliner Allee (Baubeginn Ende 2022)
- Berliner Allee Brücke (Umsetzung in 2022)
- Wentzingerstraße (Baubeginn in 2022)
- Wiesentalstraße (Baubeginn in 2022).

Für die Planung der Elsässer Straße schlägt die Verwaltung, wie unter Ziffer 3.6 dargestellt, eine erneute Vorstellung und Diskussion in der Fachgruppe Fuß- und Radverkehr vor, um die dortigen Anregungen in der weiteren Planung zu prüfen und ggf. aufzunehmen. Weitere Abstimmungstermine u. a. mit dem Bürgerverein Landwasser sind dann bei einer weitergehenden Änderung der Planung vorzusehen. Eine Umsetzung wird im Doppelhaushalt 2023/2024 angestrebt, soweit die finanziellen Mittel dies dann zulassen.

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

- Bürgermeisteramt -