

Greenpeace Freiburg , Rehlingstraße 9, 79100 Freiburg

Stadt Freiburg
Dezernat V
Herr BM Prof. Haag
Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg

Freiburg, 26.05.2021

Stellungnahme zum Bebauungsplan „Radvorrangroute FR 3 Bereich Friedhofstraße“, Plan Nr. 9-2

Sehr geehrter Herr Prof. Haag,

Die Greenpeace Gruppe Freiburg nimmt wie folgt zu oben genanntem Bebauungsplan Stellung:

Die Ausgestaltung der Radvorrangroute FR 3 auf der östlichen Straßenseite (Fahrtrichtung von Süd nach Nord) im Plangebiet ist nicht optimal, da die Zielbreite für Radwege gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 8.12.2020 (Mindestbreite von 2,5 m – siehe Punkt 2 unten) sowie die vom Gemeinderat bereits 2008 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans beschlossenen Mindestbreiten für Gehwege in wesentlichen Abschnitten verfehlt werden. Sie ist aber im Rahmen der in der Friedhofstraße zugegebenermaßen schwierigen örtlichen Situation akzeptabel.

Inakzeptabel ist hingegen die Planung auf der westlichen Straßenseite (Fahrtrichtung von Nord nach Süd) im Bereich zwischen Kaiserstuhlstraße und dem Kinderspielplatz (ca. Höhe Hausnummer 35), da hier gemäß der von der Verwaltung bevorzugten Variante 3 aus G-21/045.1 nur eine minimale Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr (Verbreiterung des Fuß- und Radwegs um jeweils gerade einmal 50 cm) umgesetzt wird (minimaler Pullfaktor) und gleichzeitig keine signifikante Einschränkung für den Autoverkehr erkennbar ist (keinerlei Pushfaktor). Die Variante 2 (mit minimalen Änderungen – s.u.) würde diesen Mangel beseitigen.

Im wesentlichen lassen sich die Kritikpunkte an der Planung für den genannten Bereich in den folgenden fünf Punkten zusammenfassen:

1.) Die Planung ist nicht geeignet einen signifikanten Beitrag zu den Klimaschutzanstrengungen der Stadt Freiburg zu leisten

Durch die minimale Verbreiterung des Fuß- und Radwegs wird dieses Stück des FR3 bei Umsetzung von Variante 3 nicht wirklich attraktiver für den Radverkehr. Für den Fußverkehr wird sich die Situation tendenziell sogar verschlechtern (siehe 3. weiter unten).

Somit wird die von der Verwaltung bevorzugte Variante 3 in keiner Weise den Ansprüchen gerecht, zu Freiburgs Anstrengungen für eine Klimaneutralität oder für das 1,5 °C Ziel beizutragen. Selbst die von der Stadt Freiburg in Auftrag gegebenen Gutachten fordern eine stärkere Begrenzung des Kfz-Verkehrs durch regulatorische Maßnahmen sowie eine Umverteilung von Verkehrsflächen, Begrenzung des öffentlichen Parkraums und der Verkehrskapazitäten für Kfz (siehe Pressemitteilung der Stadt Freiburg vom 26. April 2021 zum „Strategiepapier Klimaschutz und Mobilität“) und stellen (mit Vorwort von Herrn OB Horn und Frau BM Stuchlik) fest, dass „Zuckerbrot und Peitsche“ notwendig sein um die Klimaziele im Mobilitätsbereich zu erreichen (Freiburger Klimaschutzkonzept 2019).

Es mangelt also nicht an Erkenntnis, dass im Verkehrsbereich deutlich mehr getan werden und sowohl Pullfaktoren als auch Pushfaktoren angewendet werden müssen, sondern es mangelt an der entsprechenden Umsetzung. Wo soll diese stattfinden, wenn sie – wie hier – selbst bei Umbauten ganzer Straßenzüge von der Verwaltung nicht umgesetzt wird? Es ist nicht zielführend oder hilfreich im Bereich Klimaschutz immer nur auf den Bund und das Land zu verweisen. Natürlich sind die Möglichkeiten der Kommunen limitiert, aber im Rahmen dieser Möglichkeiten müssen auch die Kommunen konsequent zum Klimaschutz beitragen. Straßenbau und Verteilung des öffentlichen Raumes sind dabei Felder, in denen die Kommunen weitreichende Handlungsspielräume haben. Leider werden diese im vorliegenden

Bebauungsplan nicht angemessen genutzt. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu den Klimaklagen (<https://www.greenpeace.de/themen/klimakrise/bombenschlag>) hat gezeigt, was passieren kann, wenn Exekutiven versuchen, sich den notwendigen Konsequenzen aus den eigenen Beschlüssen zum Klimaschutz zu entziehen.

Fazit: Die Planung gemäß Variante 3 ist nicht geeignet, zur Verringerung der eklatanten Defizite des Verkehrsbereichs im Bezug auf Klimaschutz beizutragen.

2.) Die Planung gemäß Variante 3 im genannten Bereich berücksichtigt nicht die von der Stadt Freiburg selbst gesetzten Standards und Ziele

Im genannten Bereich ist der Fußweg selbst nach Umbau gerade einmal 2 m breit. Gemäß des vom Gemeinderat bereits 2008 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplans sollte der Gehweg eine Mindestbreite von 2,5 m haben. Was sind Gemeinderatsbeschlüsse wert, wenn sie vom GuT noch nicht einmal beim Umbau ganzer Straßenzüge beachtet werden?

Bezüglich des Radwegs werden mit 2 m Breite zwar die von der Verwaltung angedachten Mindestmaße für Radvorrangrouten erreicht, allerdings hat der Gemeinderat mit Beschluss vom 8.12.2020 beschlossen, die Forderungen des Fuß- und Radentscheid umzusetzen, soweit dies finanziell und rechtlich möglich ist. Diese beinhalten – wo immer möglich – eine Breite von 2,5 m. Bei Variante 2 wäre eine Breite von 2,3-2,5 m realisierbar. Somit stellt Variante 2 eine deutlich bessere Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses dar.

Fazit: Die Planung auf der Westseite übergeht mindestens zwei Gemeinderatsbeschlüsse.

3.) Die Planung im genannten Bereich leistet weder einen Beitrag zur Flächengerechtigkeit in der Stadt, noch priorisiert sie den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden (zu-Fuß-Gehende)

Faktisch wird durch die vorgesehene Planung der Verkehrsraum für zu-Fuß-Gehende und Radfahrende auf der Westseite nur um jeweils 50 cm verbreitert. Selbst diese 50 cm gehen jedoch nicht zulasten des Kfz-Verkehrs sondern werden dem innerstädtischen Grün weggenommen. Somit leistet die Planung auf der Westseite keinen Beitrag dazu, die extreme Flächenungerechtigkeit in Freiburg, die dem Kfz rund 55 % des innerstädtischen Verkehrsraums zubilligt, dem Radverkehr aber nur ca. 6-8 % (z.B. Gössling 2016), zumindest abzumildern. So kann weder Verkehrswende noch Klimaschutz gelingen!

Die Führung von Radverkehr und Fußverkehr auf einem Weg, der nur durch den Belag in Rad- und Fußweg geteilt ist, ist für zu-Fuß-Gehende, insbesondere Kinder und ältere Menschen, eine Zumutung. Der FR3 ist für schnelle Pedelecs, schwer zu manövrierende Lastenräder und eine Vielzahl an Pendlern gedacht. Wenn diese mit 25 km/h in immer noch knappem Abstand an oben genannten Personengruppen vorbeifahren, so sinkt nicht nur die Aufenthaltsqualität sondern es provoziert auch Konflikte zwischen zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden und stellt eine potentielle Gefährdung von zu-Fuß-Gehenden dar. Außerdem zeigen Erfahrungen, dass eine wirksame Trennung von Fuß- und Radverkehr nur durch einen baulichen Trennstreifen, oder – wenn dies absolut nicht möglich ist – durch einen Höhenunterschied (aber bitte als „forgiving infrastructure“) realisiert werden kann.

4.) Die Planung im genannten Bereich verschwendet städtische Finanzmittel

Bei der Variante 3 soll gemäß Drucksache G-21/045.1 die vorgeschlagene Verbreiterung des Fuß- und Radwegs 500.000 € kosten, wobei mit einer Förderung von 325.000 € gerechnet wird. Somit entstünden für die Stadtkasse effektive Ausgaben von 175.000 €.

Bei der Variante 2 gemäß G-21/045.1 (Verlegung des Radwegs auf den Parkstreifen) rechnet die Verwaltung mit Kosten von 0,8-1 Mio. €. Auch wenn uns dies sehr hoch erscheint, werden wir im folgenden diesen Kostenansatz zu Grunde legen. Da diese Variante exakt den Definitionen für „besonders klimafreundliche Vorhaben“ gemäß LGVFG entspricht, kann mit einer Förderung von bis zu 90 % gerechnet werden. Somit würde Variante 2 die Stadtkasse voraussichtlich mit lediglich ca. 80-100.000 € belasten.

Fazit: Es werden für die zukunftsuntaugliche, weniger klimafreundliche Variante 3 ca. 75-100.000 € mehr Eigenmittel der Stadt Freiburg ausgegeben, als die deutlich klimafreundlichere und zukunftstauglichere Variante 2 voraussichtlich kosten würde.

5.) Die wesentlichen genannten Gegenargumente (Bäume, Parkplatzbedarf des Friedhofs) gegen die bessere Variante 2 gemäß G-21/045.1 (siehe unten) sind zumindest teilweise unzutreffend

Bäume müssten für die Variante 2 nur in deutlich geringerem Maße weichen, als in G-21/045.1 angegeben, wenn auf die Linksabbiegerspur von der Friedhofstraße in die Tennenbacherstraße verzichtet wird und stattdessen das Linksabbiegen an dieser Stelle für Kfz verboten wird. Diese Linksabbiegerspur wurde nachträglich in die Planung eingefügt um einem Einwand der VAG Rechnung zu tragen. Ein Verbot des Linksabbiegens berücksichtigt diesen Einwand der VAG in gleichem Maße. Die Konsequenz der Linksabbiegerspur ist aber, dass damit der Platz, den man bräuchte um den Radweg südlich des Friedhof-Haupteingangs auf den Parkstreifen zu verschwenken, fehlt. Es ist wieder wie so häufig: Zunächst werden mehrere Spurbreiten für Kfz-Verkehr vorgesehen, dann ist kein Platz mehr für andere Verkehrsarten übrig und wenn diese trotzdem einen angemessenen Verkehrsraum (eine Spur, die schmaler als eine der beiden Kfz-Spuren ist) bekommen sollen, müssen für diese „Bäume weichen“. Die Wahrheit ist eine andere: Wenn

jede Verkehrsart eine Spur bekäme, was noch immer keine Flächengerechtigkeit darstellt, so wäre genug Platz für alle, ohne dass an dieser Stelle Bäume weichen müssten. Somit müssen die hier fallenden Bäume eindeutig für den Kfz-Verkehr (Linksabbiegespur) und nicht für einen adäquaten Radweg weichen. Am Süden des Friedhofs sollte für das Verschwenken des Radweges maximal ein Baum geopfert werden müsste. An der Kaiserstuhlstraße ist mit bestem Willen nicht zu erkennen, dass hier für das Verschwenken des Radweges Bäume weichen müssten. Am Nordende der Straßenbahnhaltestelle müssen ebenfalls Bäume weichen, ob diese aber aufgrund des übermäßigen (im Vergleich zu anderen Verkehrsarten) Platzbedarfs der Kfz, aufgrund der Umgestaltung der Straßenbahnhaltestelle oder aufgrund des Radwegs weichen müssen, ist aber eine Frage der Betrachtungsweise.

Richtig ist, dass an der Friedhofstraße Westseite durch Variante 2 ca. 40 Längsparker wegfallen würden. Unrichtig ist hingegen, dass diese alternativlos für die zweifelsohne notwendigen Parkplätze eines Hauptfriedhofs sind. Zum einen werden diese bei weitem nicht nur von Friedhofbesuchenden, sondern auch von – zum Beispiel – Anwohner:innen genutzt, sodass sowieso nicht alle 40 Plätze für Friedhofbesuchende zur Verfügung stehen. Zum anderen befinden sich in der Tennenbacherstraße zwischen Friedhofsstraße und Tennenbacher Platz sowie am Tennenbacher Platz selber ca. 40 Parkplätze. Diese haben keinen größeren Abstand zum Haupteingang des Friedhofes, als die Längsparker in der Friedhofstraße. Leider stehen diese Plätze jedoch Friedhofbesuchenden meist nicht zur Verfügung, da es hier weder Parkraumbewirtschaftung noch eine Begrenzung der Parkzeit gibt, und diese Plätze somit überwiegend als „Privatparkplätze“ von Quartiersbewohner:innen genutzt werden. Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Begrenzung der Parkzeit auf zum Beispiel 4 Stunden würde diese Parkplätze den Friedhofbesuchenden zugänglich machen und somit einen adäquaten Ersatz für die wegfallenden „Friedhofsparkplätze“ bieten. Parkplatzsuchverkehr im Viertel würde ebenfalls nicht entstehen, da die Plätze ausschließlich über die Tennenbacherstraße erschlossen werden. Nach Norden ist die Einfahrt in die Nebenstraßen sowieso nur für Anlieger:innen gestattet, falls notwendig wäre eine vergleichbare Regelung auch an der Lortzingstraße und Beurbarungsstraße (also nach Süden hin) möglich.

Fazit: Es ist nicht zutreffend, dass die Parkplätze an der Friedhofstraße für den Friedhofsbetrieb unabdingbar sind, vielmehr handelt es sich um den üblichen Konflikt zwischen Verkehrswende und Parkraum für Quartiersbewohner:innen. Die Friedhofbesuchenden sind ein vorgeschobenes Argument, da klar ist, dass eine Argumentation gegen Trauergäste schwieriger fällt, als gegen Wohnmobile, Zweitwagen und SUVs – dies ist, bei geeigneter Ausgestaltung, jedoch die Alternative.

Variante 2 gemäß G-21/045.1 stellt für den Abschnitt entlang der Friedhofsmauer von der Kaiserstuhlstraße bis zum Kinderspielplatz eine wesentlich bessere Lösung dar, als Variante 3. Diese würde einen Radweg von 2,3-2,5 m Breite getrennt vom Gehweg ermöglichen. Der Fußweg wäre damit ungestört von Radfahrenden allein den zu-Fuß-Gehenden vorbehalten und würde mit 3 m Breite auch dem Verkehrsentwicklungsplan von 2008 entsprechen. Um den Baumbestand zu schonen, schlagen wir ferner vor, anstelle der Linksabbiegerspur von der Friedhofstraße in die Tennenbacherstraße ein Linksabbiegeverbot an dieser Stelle einzuführen, womit dem Einwand der VAG ebenfalls Abhilfe geleistet wird. Diese Änderung, sowie der Wegfall von Parkplätzen für Bewohner:innen des Quartiers (siehe Punkt 5 oben) würde neben den Pullfaktoren auch noch zwei dringend benötigte Pushfaktoren für eine Verkehrswende in die Planung integrieren.

Die Greenpeace Gruppe Freiburg spricht sich aus den oben genannten Gründen für die Änderung der Planung hin zu Variante 2 mit oben genanntem Zusatz aus. Es ist uns unverständlich wie zu Zeiten, in denen selbst das Bundesverfassungsgericht mehr Klimaschutz fordert, Herr BM Prof. Haag sich in der Presse mit der Aussage „die Mobilität ist das Sorgenkind beim Klimaschutz“ und Frau BM Buchheit sich mit der Aussage „die Zeit läuft uns davon“ zitieren lassen (z.B. Amtsblatt vom 7.5.21) noch so eine Planung vorgelegt werden kann, die auf dem genannten Abschnitt für den Fuß- und Radverkehr völlig unzureichend ist und außerdem keinerlei Pushfaktoren enthält.

Ist es wirklich notwendig, dass nicht nur auf Bundes-, sondern auch auf kommunaler Ebene schlussendlich Gerichte mehr Klimaschutz anordnen werden, da die Verwaltungen die in der Theorie offensichtlich vorhandenen Erkenntnisse und Einsichten nicht oder nur sehr ungenügend in die Praxis umsetzen?

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Greenpeace Gruppe Freiburg

J. Söcher

J. Heber

S. Sepp