

Einschätzungen aus der Online-Beteiligung – Kurzfassung

A1. Radnetz ausbauen

- Der Maßnahmenbereich wird insgesamt sehr positiv bewertet. Neben einem weiteren Ausbau wird auch auf die Verbesserung der Qualität (Sicherheit, Breite, Fahrbahnbelag und -beschaffenheit) hingewiesen. Als Vorbilder sollten die Niederlande und Dänemark dienen.
- Für einen Teil der Befragten erfolge der Radnetzausbau bislang nicht schnell genug.
- Einige Personen erwarten, dass der Radverkehr Platz des motorisierten Straßenverkehrs erhält. Andere weisen darauf hin, dass dies die Akzeptanz des Radverkehrs verschlechtere.
- Ein wesentliches Kriterium bei der persönlichen Entscheidung zur Nutzung des Fahrrads sei die Verkehrssicherheit, die bei der Planung daher die höchste Priorität genießen sollte. Die Infrastruktur müsse auch fehlerverzeihend sein.
- Die Planung sollte sich an besonders jungen und alten Menschen sowie an den Bedürfnissen von Familien, Senioren und Menschen mit Behinderung orientieren.
- Radwege sollten für unterschiedliche Geschwindigkeiten und Größen ausgelegt werden.
- Bestehende Radwege sollten gepflegt werden, um deren Qualität lange zu erhalten.
- In Wohngebieten sei eine höhere Flächenkonkurrenz mit Spielplätzen und Grünanlagen durch Fahrradabstellplätze zu befürchten.
- Baumfällungen sollten für den Ausbau des Radverkehrs vermieden werden.

A2. Stadtbahn- und Busnetz ausbauen

- Der Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes wird sehr begrüßt; als Gründe werden die bessere Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die besser Mobilität für Menschen mit körperlichen Einschränkungen genannt.
- Der Verlauf einiger Linien in der Stadt sei ineffizient und dadurch zu langsam gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Der Fokus sollte dennoch auf der Anbindung des Umlands liegen: denn dadurch werde die Attraktivität der Region gesteigert und der Wohnungsmarkt in Freiburg entlastet.
- Zum Teil wird mit dem Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes eine zunehmende Gentrifizierung erwartet.
- Der Ausbau des Stadtbahn- und Busnetzes dürfe nicht finanziell zu Lasten der heutigen ÖPNV-Nutzer_innen gehen.

- Der Ausbau der Straßenbahnen wird grundsätzlich favorisiert. Der Busverkehr sei jedoch einfacher umzusetzen und sei wichtig für die Fein-Erschließung.

A3. Park&Ride, Bike&Ride ausbauen

- Der Maßnahmenbereich wird als sehr wichtig für die Erreichbarkeit der Stadt für Menschen aus der Region sowie für Touristen eingeschätzt. Dabei sollte das Ziel sein, den Pkw-Verkehr in der Stadt zu reduzieren und das Umland besser an den ÖPNV anzuschließen.
- In einigen Kommentaren wird angemerkt, dass die Nutzung des P+R mit der ÖPNV-Einfahrt in die Stadt günstiger und bequemer sein sollte als das Parken in der Innenstadt. Dazu müssten Parkmöglichkeiten in der Stadt ab-, und in den Randbereichen aufgebaut werden. Innerstädtische Parkplätze sollten perspektivisch den Bewohner_innen zur Verfügung stehen.
- Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden an Haltestellen als zu gering empfunden.
- Es wird gewünscht zu prüfen, die Autofahrenden an den Kosten des Ausbaus der P+R-Parkplätze zu beteiligen. Eine Finanzierung mit öffentlichen Geldern wird nicht favorisiert.
- Park&Ride sollte nicht nur zur Anbindung der Innenstadt sondern auch zur Erreichung der Industriegebiete gedacht werden, da hier besonders viele Pendler_innen hin verkehren.

A4. Fußverkehr fördern

- Der gesundheitlich förderlichen Wirkung des Fußverkehrs wird eine große Bedeutung zugesprochen. So sollte dem Fußverkehr bei der Verkehrsplanung die höchste Priorität eingeräumt werden.
- Als besonders wichtig wird eine ausreichende Breite der Gehwege benannt. Vor allem für ältere Personen mit Gehhilfen oder einer Begleitperson sei eine Mindestbreite erforderlich.
- Kombinierte Rad-/Fußwege werden oft als zu schmal oder zu gefährlich empfunden.
- Gehwege sollten nicht als reine Verbindungen, sondern auch als Aufenthaltsorte verstanden werden. Bei der Planung sollte daher auch der Aufenthaltsqualität eine große Bedeutung zukommen. Oftmals seien Gehwege jedoch blockiert, etwa durch Fahrräder, Verkehrsschilder, Mülltonnen oder E-Scooter.
- Um Menschen mit Demenz eine möglichst lange selbst bestimmte Lebensgestaltung zu ermöglichen, sei eine „transdisziplinäre Kooperation“ aller stadtgestaltenden Disziplinen notwendig.

A5. Mehr Ladesäulen schaffen

- Der Ausbau der Ladeinfrastruktur sei aus Sicht einiger Personen nicht vereinbar mit dem Ziel, den Kfz-Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Andere Personen begrüßen hingegen die E-Mobilität und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.
- Die finanzielle Beteiligung der Stadt an privater Ladeinfrastruktur wird insgesamt eher kritisch gesehen. In diesem Zusammenhang wird auch die generelle Förderung von (Plug-in-)Hybriden kritisiert.
- Beim Ausbau von Lademöglichkeiten sollten auch elektrisch angetriebene Fahrräder berücksichtigt werden, insbesondere mit Blick auf den Flächen- und Energieverbrauch.
- Der Aufbau von Ladesäulen dürfe nicht zu einer Einschränkung des Fußverkehrs führen, etwa durch Ladesäulen auf Gehwegen.
- Wenn Pkw aus der Stadt ferngehalten werden sollten, dürfe man Lademöglichkeiten nur an P&R-Stationen anbieten. In Wohngebieten dürfe es lediglich Schnellladesäulen geben.
- In einigen Kommentaren wurde darauf hingewiesen, dass eine Fokussierung auf die Elektromobilität nicht ausreiche. Zum einen seien auch Verhaltensveränderungen erforderlich; zum anderen seien auch andere/ergänzende Technologien wie Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe zu berücksichtigen.

A6. VAG-Bus-Flotte elektrifizieren

- Die Maßnahme wird grundsätzlich positiv bewertet. Zur Verbesserung des Mobilitätsangebots seien aber viele weitere Maßnahmen erforderlich, die in Anbetracht begrenzter Investitionsmittel Priorität haben sollten.
- Die Busflotte wird zum Teil als veraltet wahrgenommen.
- Die Lärminderung sei ein unbestreitbarer Vorteil der Elektrifizierung, der zu einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt führe.
- Mit der Maßnahme werden auch große Chancen verbunden. So könnte bei der Flottenerneuerung eine Anschaffung vieler kleinerer Bussen erfolgen, die mit einem höheren Takt fahren oder abgelegene Orte bedienen können.
- Bei größeren Bussen bestehen unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich der Effizienz und Umweltbilanz von rein batterieelektrischen Antrieben und dem Wasserstoff/Brennstoffzellen-Antrieb. Die Studienlage müsse hierzu noch geklärt werden.
- Vor einer großflächigen Umstellung des Antriebssystems sollte der Gesamtnutzen in Bezug auf die CO₂-Einsparungen bewertet werden. Außerdem müsse bei der Beschaffung von

neuen, elektrifizierten Fahrzeugen die Herkunft und die Abbaubedingungen der verwendeten Rohstoffe geprüft werden.

B1. ÖPNV-Angebote ausweiten

- Der weitere Ausbau des ÖPNV wird vollumfänglich begrüßt. Insbesondere gegenüber dem Pkw müsse der ÖPNV an Attraktivität gewinnen. Dazu wird vorgeschlagen, die Investitionen in den ÖPNV zu erhöhen (dies ggfs. auch durch die Umwidmung von anderen Projekten).
- In dem Innenstadtbereich sei der ÖPNV bereits sehr gut. Eine Ausweitung des Angebots sowie eine Takterhöhung wird vor allem zum Anschluss des Umlands als erforderlich angesehen.
- Ein wesentlicher Hinderungsgrund zur Nutzung des ÖPNV seien die teilweise schlechten und unzuverlässigen Anschlüsse. Eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen seien wünschenswert (insbesondere zu Tages-Randzeiten).
- Große Erwartung zum Ausbau des ÖPNV (vor allem im ländlichen Raum) bestehen in der Entwicklung flexibler Bedienformen.
- Hinsichtlich der Qualität des ÖPNV besteht der Eindruck, dass die besonderen Anforderungen von Menschen mit eingeschränkten Sinnen oder Behinderung noch nicht ausreichend berücksichtigt seien und das Personal stärker sensibilisiert werden könne. Auch seien bei weitem noch nicht alle Haltestellen barrierefrei.

B2. Attraktivere Preise und digitale Vernetzung der Angebote

- Die bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote sowie die Vereinfachung der Tarife wird breit unterstützt.
- Alle Angebote sollten auch ohne Smartphone (anonym) zu nutzen sein.
- Als besonders wichtig wird eine bessere Information über die Vernetzung der Mobilitätsangebote benannt. Die bisherige App genüge diesen Ansprüchen bisher nicht. Fahrten in Nachbarverbände außerhalb des bw-Tarifs seien zudem bislang zu kompliziert.
- Viele Teilnehmende schlagen einen günstigen (bis kostenlosen) ÖPNV vor.
- Viele Personen sind zugleich bereit, für einen guten ÖPNV einen angemessenen Betrag zu bezahlen. Zeitkarten seien bereits attraktiv, das Angebot für Spontanfahrer_innen sei aber zu teuer. Das P+R-Angebot zur Vernetzung mit dem Pkw sei ausbaufähig.

B3. Mobilitätsberatung und -kommunikation stärken

- Die Mobilitätsberatung bei der VAG sei gut gedacht und werde ernsthaft angegangen.
- Die Stadt sollte bei der Mobilitätsberatung zukünftig eine stärkere Rolle und Sichtbarkeit einnehmen.
- Im Rahmen der Mobilitätsberatung müsse auf das Ablegen alter Gewohnheitsmuster und auf die Veränderung des Verhaltens abgezielt werden.
- Zur Mobilitätsberatung gehöre auch die Vermittlung der StVO.
- Bei der Beratung sowie bei der Entwicklung von Maßnahmen zur vereinfachten Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind Menschen mit Einschränkungen sowie unsere alternde Gesellschaft zu beachten.

B4. Carsharing-Angebote erweitern

- Ein gut ausgebautes Carsharing könne zu weniger Fahrzeugen und damit zur Reduktion des Flächendrucks beitragen. Dazu müsse das Angebot überzeugen und der eigene Pkw unattraktiver werden.
- Für einige Teilnehmende müsse der ökologische Nutzen des Carsharings noch überzeugender sein. Tatsächlich sprechen nur wenige Teilnehmende explizit von E-Carsharing.
- Vielmals wird das Carsharing als Übergangslösung bis zu einem besseren Ausbau des ÖPNV und Fahrradverkehrs gesehen. Für Dienstleister mit einem hohen, flexiblen Mobilitätsbedarf sei das Carsharing noch nicht umfassend genug.
- Es sollte sich beim Carsharing möglichst um kleine und elektrische Fahrzeuge handeln. Dazu müsse gerade das E-Car Sharing für Kunden preislich attraktiv sein.
- Stationslose Angebote werden von vielen Teilnehmenden bevorzugt.

B5. Zweirad-Sharing-Angebote erweitern

- Das Zweirad-Sharing (Frelö) wird überwiegend als sehr wichtig und förderungswürdig betrachtet. Zugleich sei der Anteil an Menschen mit eigenen Fahrrad in Freiburg sehr hoch.
- Ein besonderer Mehrwert des Zweirad-Sharings liege in der Kombination mit dem ÖPNV sowie darin, ohne Fahrpläne und Abhängigkeiten von anderen Menschen mobil zu sein.
- Die Zweirad-Angebote sollten nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen; insbesondere falsch abgestellt Fahrzeuge (aktuell vor allem E-Scooter) seien eine Behinderung.

- Bei der Förderung des Zweirad-Sharings müsse die Flächenkonkurrenz jeweils gut abgewogen werden.

C1. Parken im öffentlichen Raum neu ordnen

- Dieser Maßnahmenbereich wurde besonders umfassend kommentiert und dabei insgesamt sehr positiv eingeschätzt.
- Ein Großteil der Teilnehmenden befürwortet es, wenn durch die Reduzierung von Parkraum ein attraktiverer Aufenthaltsraum mit besseren Sichtachsen geschaffen wird. Viele Teilnehmende sind zudem der Ansicht, dass der motorisierte Individualverkehr nicht weiter gefördert und einen Teil seiner Privilegien abgeben solle.
- Weiterhin wird angeführt, dass die Parkgebühren zu gering seien. Die Anhebung von Parkgebühren solle aber maßvoll erfolgen, um den Bürger_innen die Möglichkeit zur Anpassung ihres Mobilitätsverhaltens zu geben.
- Auch die Reduzierung des Parkraums sollte laut einiger Kommentare stetig aber klar planbar erfolgen. In anderen Kommentaren wird darauf hingewiesen, dass zunächst der ÖPNV ausgebaut werden solle.
- Bei einer Verringerung der Parkmöglichkeiten wird teilweise befürchtet, dass Menschen aus dem Umland nicht mehr in die Stadt kommen. Dadurch sei der Einzelhandel im Stadtbereich beeinträchtigt. Dem steht die Auffassung gegenüber, dass viele Parkhäuser bislang nicht ausgelastet seien.
- Von einigen Personen wird zudem befürchtet, dass Personen, die auf die Nutzung eines Pkw angewiesen seien, zu stark benachteiligt und belastet werden. Die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer_innen stünden demnach zu stark im Vordergrund.
- Bei der Neuordnung oder -planung von Parkraum sollten die Bedürfnisse spezifischer Gruppen (Anwohner_innen, Dienstleistende/Handwerk, Menschen mit Behinderung, Pendler_innen) aus Sicht einiger Teilnehmenden besonders berücksichtigt werden.

C2. Straßenraum sicher & umweltverträglich gestalten

- Der Maßnahmenbereich wird als wichtig für die Verkehrssicherheit sowie zur Reduktion von Schadstoffen betrachtet. Das Reduktionspotenzial von Lärm wird unterschiedlich bewertet.
- Bei einer Verringerung der Regelgeschwindigkeit auf 30 Km/h müsse darauf geachtet werden, dass der Verkehr nicht vermehrt durch Wohngebiete verläuft.
- Bei der Verkehrsplanung sollten die Bedürfnisse und Ansprüche von Frauen, Kindern, Alten und behinderten Menschen besonders berücksichtigt werden.

- Es besteht die Erwartung, dass der Schwerlastverkehr reduziert wird.
- Der geplante Stadttunnel lasse ein höheres Verkehrsaufkommen erwarten.
- Die Durchsetzbarkeit der Maßnahmenziele wird von einigen Personen in Frage gestellt. Als wesentlicher Grund wird der Personalmangel bei den Ordnungsbehörden genannt.
- Die Maßnahmen sollten möglichst nicht zu unnötig viel mehr Stau führen.

D1. Siedlungsentwicklung verkehrssparend planen

- Es besteht eine sehr große Zustimmung zu dem Maßnahmenbereich.
- Neben der Siedlungsentwicklung sollte auch der Bestand adressiert werden.
- Um innerstädtische Pendelverkehre zu vermeiden, sollten die Planungen zumindest die beiden städtischen Funktionen Wohnen und Arbeiten stärker miteinander verbinden.
- Es wird darauf hingewiesen, dass neue Konzepte Parkmöglichkeiten für Handwerk sowie für Versorgungs-, Liefer- und Pflegeverkehre berücksichtigen sollten.
- Außerdem sollten bei den Planungen die Bedarfe einer älter werdenden Gesellschaft sowie von schwächeren und kranken Personen berücksichtigt werden.

D2. Gewerbeentwicklung verkehrssparend planen

- Breite Zustimmung zu dem Maßnahmenbereich.
- Neben der Gewerbeentwicklung sollte auch der Bestand adressiert werden.
- Die Funktionen Wohnen und Arbeiten sollten stärker gemeinsam betrachtet werden, um innerstädtische Pendelverkehre zu vermeiden.
- Hinsichtlich der Wohnungsknappheit sei grundsätzlich zu bedenken, ob es in Freiburg tatsächlich noch weiterer Gewebeansiedlungen bedarf.
- Es bestehen Wünsche zur Geschwindigkeitsreduktion auf 30 Km/h in Gewerbegebieten (um das Fahrrad-Pendeln sicherer zu machen) sowie zur Beibehaltung von 50 Km/h (um das Güterverkehrsaufkommen abwickeln zu können).
- Bei neuen Gewerbeflächen seien stets hochwertige Ausgleichsflächen bereitzustellen.