

Leitbild Klimamobilitätsplan Freiburg 2030

Inhalte

Das Leitbild für den Klimamobilitätsplan der Stadt Freiburg setzt sich aus zwei Ebenen zusammen: Übergeordneten Zielen und Planungsleitlinien.

- **Übergeordnete Ziele:**

Im Rahmen der Erstellung des Klimamobilitätsplans hat die Stadtverwaltung übergeordnete Ziele ausgearbeitet. Diese übergeordneten Ziele sind als gesamtgesellschaftliches Leitbild zu verstehen. Sie dienen als Grundlage für die städtische Verkehrsplanung und sind Orientierung für die Maßnahmenentwicklung.

- **Planungsleitlinien:**

Die Planungsleitlinien sollen dabei unterstützen, eine Planungskultur zu etablieren und zu verankern, die den übergeordneten Zielen des Klimamobilitätsplans dient. Sie geben den Planer_innen bei der Umsetzungsplanung – insbesondere in Abwägungsprozessen – zusätzliche Orientierung.

Übergeordnete Ziele

1 **Mobilität ist ressourcensparend und umweltfreundlich zu gestalten. Sie ist insbesondere an den Zielen des Klimaschutzes auszurichten. In diesem Rahmen besteht für den Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 die Zielsetzung, eine CO₂-Reduzierung von minus 40% vom Basisjahr 2010 bis zum Zielhorizont 2030 im Verkehrssektor in Freiburg zu erreichen.**

- Durch die Durchmischung verschiedener Nutzungen in den Quartieren und eine kompakte Siedlungsstruktur wird die Anzahl und Länge der notwendigen Wege reduziert. Dadurch kann Verkehr vermieden werden.
- Möglichst viele Wege sollen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Angebote) zurückgelegt werden. Der Fokus der städtischen Verkehrspolitik liegt auf der Förderung und Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs und der geteilten Mobilität (Sharing-Angebote).
- Kfz-Verkehr, der nicht vermieden oder verlagert werden kann, soll möglichst umweltverträglich abgewickelt werden. Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie die CO₂-Emissionen sind durch eine umweltverträgliche Straßenraumgestaltung und den vermehrten Einsatz von elektrischen Fahrzeugen so gering wie möglich zu halten.

2 **Die Mobilitätsplanung ist an den Belangen aller Bevölkerungsgruppen auszurichten. Die Teilhabe aller am gesellschaftlichen Leben ist zu ermöglichen.**

- Mobilität soll für alle attraktiv und bezahlbar sein. Insbesondere mit Blick auf die individuellen Kosten ist dies am ehesten beim Umweltverbund gegeben.
- Der Kfz-Verkehr inkl. des Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehrs ist für verschiedene Zwecke sowie zur gesellschaftlichen Teilhabe erforderlich und soll diese Funktionen auch weiterhin erfüllen können.
- „Selbstaktive“ Mobilität (Fuß- und Radverkehr) wird besonders gefördert, da sie kostengünstig ist, die Gesundheit fördert und den öffentlichen Raum belebt.
- Kinder, ältere und mobilitäts- oder sinneseingeschränkte Menschen sollen sich sicher in der Stadt bewegen können. Übersichtliche Infrastruktur, Barrierefreiheit, eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h und die Trennung des schnellen vom langsamen Verkehr tragen dazu bei.

3 Mobilität soll stadtverträglich sein. Das heißt, dass sie öffentliche Räume belebt und die städtische Umwelt nicht negativ beeinträchtigt.

- Das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ soll weiterhin in Freiburg verwirklicht werden. Das kommt sowohl den Bewohner_innen als auch den Gewerbetreibenden zugute: Geschäfte, Gastronomie und Kulturangebote entstehen bevorzugt an attraktiven, fußverkehrsfreundlichen Straßen und Plätzen. So können grundlegende Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse der Quartiersbevölkerung zu einem großen Teil vor Ort erfüllt werden, was lange Fahrten (etwa mit dem Auto) entbehrlich macht.
- Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind als flächensparende Verkehrsmittel besonders stadtverträglich. Der Autoverkehr soll als flächenintensivstes und am meisten Beeinträchtigungen erzeugendes Verkehrsmittel insbesondere im inneren Stadtbereich in der Menge sowie in der Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenraum reduziert werden.

4 Mobilität ist so zu gestalten, dass das Wachstum der Stadt bewältigt werden kann.

- Das Verkehrssystem ist stellenweise an seiner Kapazitätsgrenze. Um ein weiteres Wachstum von Wohnraum und Arbeitsplätzen zu ermöglichen, ohne dass es zu deutlichen Überlastungen im Straßennetz und der sonstigen Verkehrsinfrastruktur kommt, müssen alle ihre Wege umweltfreundlicher zurücklegen.
- Dies wird dadurch unterstützt, dass bei jeder Neuansiedlung Kfz-verkehrsreduzierende Maßnahmen ergriffen werden.
- Zudem werden die Kapazitäten im ÖPNV und im Radnetz zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre weiter ausgebaut.

Planungsleitlinien

- Bei allen **städtischen Verkehrsplanungsprojekten** ist in der Abwägung verschiedener Möglichkeiten sowie von Gestaltungs- und Umsetzungsvarianten deren Klimawirkung besonders zu berücksichtigen.
- Bei allen Planungen sind die Belange von **mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen** einzubeziehen.
- Dem **Fußverkehr** werden qualitativ hochwertige und breite Flächen sowie sichere Querungsmöglichkeiten anderer Verkehrswege zur Verfügung gestellt. Diese werden nicht durch parkende Fahrzeuge oder sonstige dem Kfz zugehörige Einbauten in der Fläche reduziert. Gehwegparken ist zu vermeiden.
- Dem **Radverkehr** werden hochwertige und breite Flächen zugewiesen. Der Radverkehr soll aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität – wenn erforderlich und soweit möglich – vom Fußverkehr getrennt sein. Durchgängige Wege mit wenig Wartezeiten, großer Attraktivität und hoher Sicherheit werden zu flächendeckenden Netzen verknüpft. Witterungsgeschützte, sichere und ausreichend viele Abstellanlagen unterstützen die vermehrte Nutzung von Zweirädern.
- Der **Stadtbahn** werden soweit wie möglich eigene Verkehrsflächen zugewiesen, bei Flächenknappheit ist auch eine gemeinsame Flächennutzung mit dem Kfz-Verkehr bei gleichzeitiger Bevorrechtigung der Stadtbahn angemessen. Störungen und Zeitverluste sind durch eine geeignete Gestaltung des Straßenraums sowie entsprechende Verkehrsregelungen zu vermeiden. Stadtbahn- und **Busverkehr** werden an den Knotenpunkten grundsätzlich priorisiert. Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV wird laufend erleichtert. Flächenbedarfe zur Verbesserung des ÖPNV sind prioritär zu Lasten der Flächen für den Kfz-Verkehr zu realisieren.
- **Sharing-Angebote** (Carsharing, Bikeshaaring, Scootershaaring) gehören zur Mobilitäts-Grundversorgung. Deshalb ist im öffentlichen Raum ausreichend Platz für sie vorzusehen und entsprechende Stationen an attraktiven Standorten einzurichten.
- Der **fahrende Kfz-Verkehr** wird in ausreichender Qualität abgewickelt. Bei der Gestaltung der Straßenräume sind im innerstädtischen Bereich die Belange des Umweltverbunds höher zu gewichten als die des Kfz-Verkehrs.
- Der **parkende Kfz-Verkehr** soll, je nach örtlichen Gegebenheiten, in der Regel auf privaten Flächen und nicht im öffentlichen Raum untergebracht werden. In der Abwägung der Flächenansprüche ist der parkende Kfz-Verkehr den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes grundsätzlich untergeordnet. Im Straßenraum können auf dafür vorgesehenen Flächen Lieferfahrzeuge sowie Fahrzeuge von Dienstleistenden zeitlich begrenzt geparkt werden.
- Die **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmer_innen ist grundsätzlich höher zu gewichten als die Flüssigkeit des Verkehrs.
- Eine **intensive Begrünung** an Straßen und Plätzen soll das lokale Stadtklima verbessern. Zur Bewältigung von Hitzeperioden und Starkregenereignissen sind öffentliche Räume wo

möglich und sinnvoll durch Bäume zu verschatten und zugunsten des Wasserhaushaltes zu entsiegeln (**Klimaadaptation**).

- Größere Veränderungen in Verkehrssystemen und Straßenräumen werden durch geeignete, zielgruppenspezifische **Kommunikationsmaßnahmen** begleitet.
- Stadt- und Verkehrsplanung werden in enger Verzahnung entwickelt. Bei der Planung von neuen Quartieren und Ansiedlung größerer Baueinheiten wird regelmäßig ein Auto-reduzierendes, Umweltverbund-orientiertes und somit **an den Erfordernissen des Klimaschutzes ausgerichtetes Mobilitätskonzept** erarbeitet und umgesetzt.

Gefördert durch:



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR