

## A7NEU Mobilität für alle – ökologisch UND ökonomisch sinnvoll gestalten

Gremium: Schreibgruppe  
Beschlussdatum: 11.03.2019  
Tagesordnungspunkt: 1. Programmkapitel

### Text

1 Die wichtigsten Formen der innerstädtischen Mobilität sind das zu Fuß gehen, das  
2 Fahrradfahren und gute Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu  
3 günstigen Fahrpreisen. Das Auto verbraucht in der Stadt unangemessen viel  
4 Verkehrsraum und vermindert mit Verbrennungsmotor zusätzlich durch  
5 Abgasemissionen und Lärm die Lebensqualität.

#### 6 Ausgangslage:

7 Als wichtiges Mittelzentrum für Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung ist die  
8 Kreisstadt Freiberg zwischen Dresden und Chemnitz besonderen Herausforderungen  
9 im innerstädtischen Verkehr ausgesetzt. In der Stadt kreuzen sich die beiden  
10 wichtigsten Bundesstraßen der Region, die B101 und die B173, was zu vielfältigen  
11 Belastungen der AnwohnerInnen führt. Fuß- und Radwegenetz sind häufiger  
12 lückenhaft und in schlechtem baulichen Zustand, auch fehlen teilweise wichtige  
13 Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen (Kreuzung B101/B173 auf der Südseite u.  
14 Albertpark/Schlossplatz).

#### 15 Umgehungsstraße:

16 Ob und gegebenenfalls wann es zum Bau der geplanten Umgehungsstraße kommen wird  
17 ist derzeit völlig offen. Daher wollen wir in der Zwischenzeit alle anderen  
18 Möglichkeiten zur Minderung der Verkehrsbelastung ergreifen, die in der  
19 Zuständigkeit der Stadtverwaltung liegen. Die derzeit geplante Trassenführung  
20 durch den Stadt- und Hospitalwald lehnen wir in jedem Fall ab, da sie ein  
21 wichtiges Naherholungsgebiet nachhaltig zerstören würde.

#### 22 Sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Lage:

23 Aus unserer Sicht ist daher der Quell- und Zielverkehr die entscheidende  
24 Herausforderung im Stadtgebiet, d.h. Verkehr der sich nur innerhalb der Stadt  
25 bewegt, bzw. Verkehr dessen Fahrtziel innerhalb der Stadt liegt.

26 Zur Reduzierung dieses individuellen, motorisierten Verkehrsaufkommens wollen  
27 wir die Attraktivität der innerstädtischen Verkehrswege, sowie die Anbindung der  
28 Kommunen rund um Freiberg für RadfahrerInnen und FußgängerInnen deutlich  
29 verbessern und die Fahrtrouten und Taktzeiten des ÖPNV noch bedarfsgerechter  
30 gestalten. Auch die Einführung von s.g. Mitfahrbänken wollen wir erreichen und  
31 uns für den Zusammenschluss der Verkehrsverbände in Mittelsachsen und Dresden  
32 einsetzen.

33 Ziel muss es sein, möglichst viele FreiburgerInnen zum freiwilligen Umstieg auf  
34 andere Verkehrsmittel zu bewegen und das eigene Auto stehen zu lassen. Gerade  
35 die deutliche Zunahme von E-Bike-Verkäufen stellt für eine Bergstadt wie  
36 Freiberg die ideale Lösung im Nahverkehr dar. Um das zu erreichen, wollen wir  
37 das Verkehrskonzept, das die Stadt erstellen ließ, endlich umsetzen und  
38 entsprechend den Ergebnissen und Empfehlungen der durchgeführten Verkehrszählung  
39 gegebenenfalls ergänzen.

40 Als Unterstützung der Stadtverwaltung steht dafür seit Jahren die AG Rad  
41 Freiberg und inzwischen auch eine Ortgruppe des „Allgemeinen deutschen  
42 Fahrradclubs“ (ADFC) zur Verfügung, die intensiver in die Planungen eingebunden  
43 werden sollten. Auch sollte die Stadt Freiberg Mitglied in der jetzt endlich  
44 auch in Sachsen gegründeten „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte“  
45 (AGFS Sachsen) unter Führung des ADFC Sachsen werden, um das dort vorhandene  
46 Fachwissen in der Verkehrsraumgestaltung ebenfalls nutzen zu können.

47 Das städtische Budget für Instandhaltung und Neubau von Verkehrswegen wollen wir  
48 gleichmäßig auf Auto-, Rad- und Fußgängerwege verteilen, bei Letzteren mit  
49 besonderem Augenmerk auf die Barrierefreiheit der Wege und der Einrichtung von  
50 Zebrastreifen an besonders frequentierten Straßenübergängen ohne Fußgängerampel.

51 Eine deutliche Zunahme des Rad- und Fußverkehrs könnte auch die Attraktivität  
52 der Innenstadt als Einkaufs- und Aufenthaltsort während der Freizeit deutlich  
53 erhöhen und bietet damit konzeptionell eine vielversprechende Aussicht für den  
54 Einzelhandel, die Gastronomie und auch die AnwohnerInnen. Wir streben  
55 langfristig die Umgestaltung des Altstadtkerns nach dem Konzept des ‚Shared  
56 Space‘ (Spielstraße) an, so dass alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt  
57 den vorhandenen Platz nutzen können. Dadurch würde der Lärmpegel sinken und die  
58 Aufenthalts- und Wohnqualität erheblich steigen. Als Übergangslösung wäre auch  
59 die Einführung einer Tempo 20 Zone, wie in der Poststraße, ein Schritt in die  
60 richtige Richtung.

61 Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Förderung von Carsharing- und Fahrrad/ E-  
62 Bike-Verleihstationen im Stadtgebiet. AnwohnerInnen die sich gegen ein eigenes  
63 Auto vor der Haustür entscheiden, sollen so die Möglichkeit haben, sich bei  
64 Bedarf standortnah eines zu leihen. Verleih- und Ladestationen für E-Bikes  
65 würden die Popularität dieses schnellen und umweltschonenden Mobilitätskonzepts  
66 für den Stadtverkehr fördern. Auch den städtischen Fuhrpark wollen wir, wo immer  
67 möglich, auf Elektroantrieb umstellen und eine Testphase für E-Lastenräder im  
68 Altstadtkern durchführen.

69 Für den Anteil des verbleibenden Durchgangsverkehrs muss der Verkehrsfluss, bei  
70 gleichmäßig niedrigem Tempo, möglichst staufrei durch das Stadtgebiet geführt  
71 werden. Kreisverkehre und die Einführung einer ‚Grünen Welle‘ auf den  
72 Bundesstraßen im Stadtgebiet könnten hier deutliche Entlastung bringen. Auch  
73 sollte die Wallstraße (Abschnitt der B101) zur Minderung der Lärm- und  
74 Abgasemissionen auf Tempo 30 begrenzt werden. Auch hier wollen wir das Gespräch  
75 mit der höheren Verkehrsbehörde suchen, um die Belastung für die Anwohner zu  
76 senken und die Lebensqualität für alle Bewohner und Besucher der Stadt zu  
77 erhöhen.

78 Wir wollen auch dafür sorgen, dass Zuwanderern und Geflüchteten generell eine  
79 kurze Einweisung in die deutsche Straßenverkehrsordnung und die Nutzung des ÖPNV  
80 angeboten wird, was auch ihnen eine gefahrlose Teilhabe an Mobilität und Verkehr  
81 ermöglichen würde.