A7 Mobilität für alle – ökologisch UND ökonomisch sinnvoll gestalten

Gremium:	Schreibgruppe
Beschlussdatum:	11.03.2019
Tagesordnungspunkt:	1. Programmkapitel

Text

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

Ausgangslage:

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

Umgehungsstraße:

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

Sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Lage:

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

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

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

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

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

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

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

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

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