

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 FreiburgerInnen 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.

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 Altstadt-kerns 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 Altstadt-kern 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.