

## **Erste Schritte zur Mobilität von Morgen - das Beispiel Freiburg im Breisgau**

Die Stadt Freiburg, Oberzentrum mit heute über 210.000 Einwohnern, ist für ihre Lebensqualität und für ihre umweltfreundliche Kommunalpolitik bekannt. Wesentlichen Anteil an diesem Ruf hat nicht zuletzt die Verkehrspolitik.

Die Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung, Umweltqualität und Verkehr wurden in Freiburg schon zu einem frühen Zeitpunkt erkannt. Bereits Ende der 60er Jahre wurde ein für die damalige Zeit sehr fortschrittliches abgestuftes integriertes Gesamtverkehrskonzept entwickelt. Die Ziele der Gesamtverkehrskonzeption sind ein Teil der übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung. Dazu gehören:

- Stärkung der Stadt als Oberzentrum und Wirtschaftszentrum der Region
- Entwicklung hin zu einer "Stadt der kurzen Wege"
- Erhalt von Stadtbild und Stadtraum
- Verringerung der Umweltbelastung

Im Ergebnis ist also das Hauptziel die Steigerung der Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger in Freiburg durch eine nachhaltige Stärkung der ökonomischen und ökologischen Grundlagen.

Die Zielsetzungen der Verkehrskonzeption ergeben sich damit wie folgt:

- Reduzierung von Verkehrserfordernissen durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
- Verlagerung des Autoverkehrs auf die stadtverträglichen Verkehrsmittel des ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Abwicklung des nicht verlagerungsfähigen Anteils des Autoverkehrs so umwelt- und stadtverträglich wie möglich

Für die Umsetzung dieser Ziele wurden und werden Konzepte und Strategien für

- Fußgängerinnen und Fußgänger
- Radverkehr
- Verkehrsberuhigung und Verbesserung des Wohnumfeldes
- Bündelung des motorisierten Individualverkehrs
- Parkraumbewirtschaftung

- Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV
- Erschließung neuer Stadteile

Die regionale Einbindung dieser Konzeption spielt dabei eine zentrale Rolle. Regionale Konzepte, z.B. zum Ausbau des ÖPNV, werden Teil der stadtplanerischen und verkehrspolitischen Gesamtstrategie.

Die Gesamtverkehrskonzeption ist auch zentraler Bestandteil der städtischen **Klimaschutzpolitik**. Ein Schwerpunkt der Klimaschutzpolitik ist in Freiburg die verstärkte aktive und passive Nutzung der Solarenergie. Freiburg ist dabei innerhalb Deutschlands führend. Dabei spielt jedoch derzeit der Verkehrsbereich nur insofern eine Rolle, als Verkehrsanlagen zur Solarstromerzeugung genutzt werden.

Die Entwicklung in Freiburg zeigt: **Verkehrspolitik** muss **integraler Teil der Stadtentwicklung** sein und mit einem umfassenden Ansatz alle Bereiche der Stadtplanung und Stadtentwicklung berücksichtigen. Stadtplanung und Verkehrsplanung müssen Hand in Hand arbeiten, um die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen.

Eine attraktive Stadt, in der sich die Bürgerinnen und Bürger gerne aufhalten sowie sich zu Fuß und mit dem Fahrrad bewegen ist dabei eine Schlüsselvoraussetzung. Die **Qualität der öffentlichen Räume** ist hierfür zu erhalten und weiter zu entwickeln, auch außerhalb der Innenstadt.

Die historisch gewachsene Funktion der Stadt ist dabei zu erhalten und zu stärken, insbesondere ihre Position als soziales, kulturelles und ökonomisches Zentrum mit der gesellschaftlichen Vielfalt und wirtschaftlichen Bedeutung.

Daneben gewinnt die regionale Komponente immer mehr an Bedeutung; die kommunalen Lösungen der Gegenwart müssen **zukünftig** um **regionale Konzepte** ergänzt werden, bei denen Stadt- und Ländergrenzen keine Rolle mehr spielen dürfen.

Die Wirkung dieses Planungsansatzes zeigt sich an der Veränderung des ‚Modal Splits‘ (alle Zahlen von 1982 und 1999 im Binnenverkehr): Im ÖPNV wurde eine Zunahme von 11 % auf 18 % erzielt, im Radverkehr von 15 % auf 27 %, der Fußverkehr nahm hingegen von 35% auf 23% ab und der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs verringerte sich von 38 % auf 32 %. Obwohl die Einwohnerzahl Freiburgs im gleichen Zeitraum stark gewachsen ist (von knapp 180.000 auf über 200.000) und auch die Motorisierung erheblich zugenommen hat (von etwa 420 auf etwa 490 Kfz/1000 Einwohner) blieb die Anzahl der täglichen Kfz-Fahrten ungefähr konstant (rund 230.000). Der Mobilitätswachstum der letzten 30 Jahre konnte somit im Wesentlichen zu Gunsten von ÖPNV und Fahrrad gesteuert werden.