

Motorisierter Individualverkehr



start »

Attraktive Alternativen zum Autoverkehr zu schaffen – dieses Ziel verfolgt die Freiburger Verkehrspolitik bereits seit den 70er Jahren. Dennoch gehört ein gewisses Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu einer funktionierenden, lebendigen Stadt dazu – das gilt auch für Freiburg. Besondere Berücksichtigung verdient hierbei der Wirtschaftsverkehr: Eine gute Anfahrbarkeit mit dem Kfz ist für viele Betriebe von existenzieller Bedeutung.

Das Ziel einer zukünftigen Freiburger Verkehrspolitik ist es, den notwendigen Autoverkehr so stadtverträglich wie möglich abzuwickeln und ihn hierzu auf weitgehend unempfindlichen Verkehrsachsen zu bündeln.

Luftansicht der Freiburger Innenstadt. Auf der rotmarkierten Linie soll der geplante Stadttunnel verlaufen (re.)

Verkehrsbelastung im Freiburger Straßennetz vor Inbetriebnahme der B 31 Ost

Bündelung des Kfz-Verkehrs

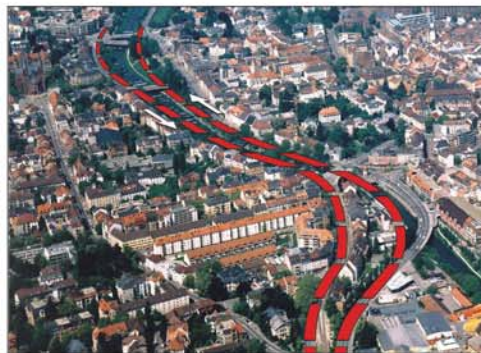
Die Bündelung des motorisierten Individualverkehrs auf Hauptachsen wurde in vielen Bereichen der Stadt bereits erfolgreich umgesetzt. Dadurch wurde eine Entlastung und die Verkehrsberuhigung der angrenzenden Wohngebiete erreicht.

So bewältigen die Westrandstraße, die Autobahnbühnen Nord, Mitte und Süd sowie die B31 heute mit Abstand die größten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet. (siehe dazu Abbildung 1, links unten)

Potential für Verbesserungen

Dennoch gibt es weiterhin Straßen mit unverträglich hohen Verkehrsbelastungen. Für einige gibt es Planungen zur Verlagerung des Verkehrs, so z.B.

- für die Schwarzwaldstraße und die Dreisamerstraßen (Stadttunnel B 31)
- für die Zähringer Straße und den Ortskern Zähringen (Ortsumfahrung Zähringen auch für den Verkehr aus der Stadt heraus)



- für die Kronenstraße und den Rotteck-/Werdering (Ausbau Heinrich-von-Stephan-Straße, Unterbrechung des Rotteckrings)

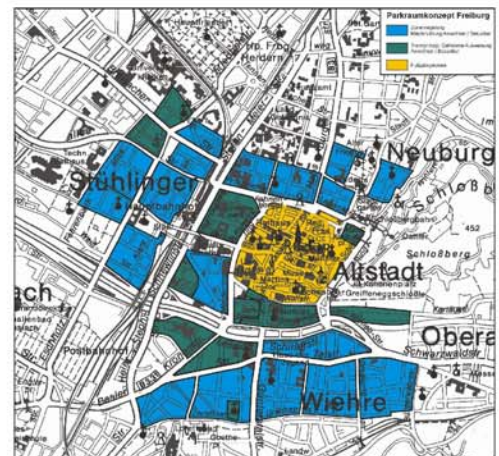
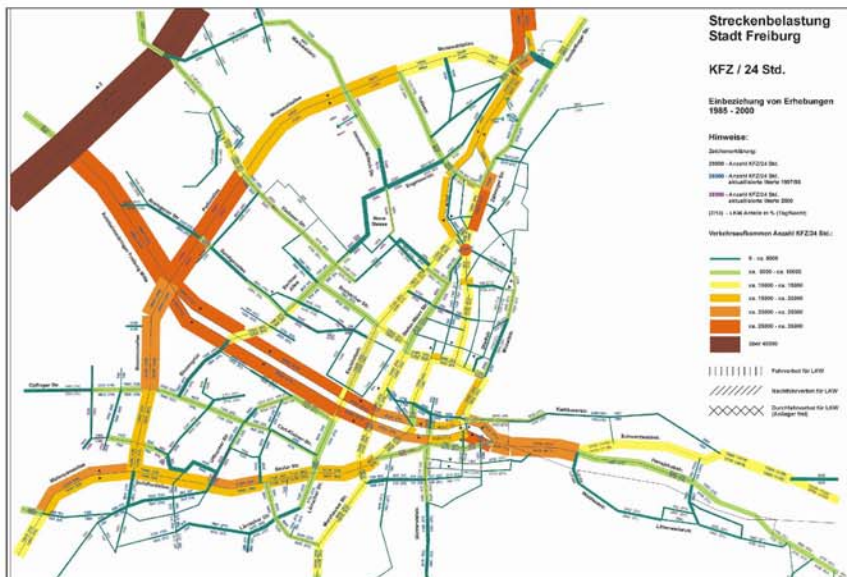
Für einige andere stark belastete Straßen gibt es solchen Entlastungsperspektiven nicht. Hier wird zu prüfen sein, ob die Belastungen für Anlieger z. B. durch Umgestaltung oder Verkehrsregelungen reduziert werden können.

Das Parkierungskonzept

Der ruhende Verkehr wird in Freiburg durch Gebühren und Parkdauerbeschränkungen gesteuert. Im wesentlichen funktioniert dies so:

- Wer einen Parkplatz braucht, soll ihn auch finden. Parkgebühren verdrängen Dauerparker und sorgen so dafür, dass ausreichend freie Parkplätze, z.B. für Innenstadtbesucher, zur Verfügung stehen.
- Berufspendler finden am Stadtrand und an den S-Bahn-Strecken kostenlose Park-and-Ride-Plätze.
- Damit die Wohngebiete nicht zum Parkplatz der Innenstadt werden, werden auch hier flächen deckend Gebühren für das Parken erhoben. Anwohner mit Parkausweis sind hiervon ausgenommen.
- Das Parken der Innenstadtbesucher soll überwiegend in den Parkhäusern und nicht im Straßenraum stattfinden. Deshalb ist das Parken in den Straßen teurer als in den Parkhäusern.
- Erleichtert wird die Parkplatzsuche durch das dynamische Parkleitsystem, an das alle Innenstadt-Parkhäuser angeschlossen sind.

Daneben sollen die Parkgebühren durchaus auch einen Anreiz geben, anstelle des Autos den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen.



Parkraumkonzept Freiburg