

**BESCHLUSS - VORLAGE**

Dezernat/Amt:	Verantwortlich:	Tel.Nr.:	Datum
IV/Garten- und Tiefbauamt	Herr Hufbauer	4600	15.02.2008

---

**Betreff:**

**Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2020 - Verabschiedung des Endberichtes mit Zielen, Schwerpunkten und Maßnahmenprogramm**

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. VK	26.02.2008		X	X	
2. HA	07.04.2008		X	X	
3. GR	15.04.2008	X			X

---

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): ja - durchgeführt am  
 25.02.2008 in Ebnet  
 10.03.2008 in Opfingen, Tiengen,  
 Hochdorf  
 11.03.2008 in Kappel  
 12.03.2008 in Munzingen  
 13.03.2008 in Lehen  
 18.03.2008 in Waltershofen

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: ja - abgestimmt mit VAG

Finanzielle Auswirkungen: nein

---

**Beschlussantrag:**

- Der Gemeinderat nimmt den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2020 gemäß Drucksache G-08/031 als Grundlage und Leitlinie der zukünftigen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung der Stadt Freiburg zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die zur Umsetzung geeigneten Schritte durchzuführen und die erforderlichen Beschlüsse zu veranlassen.**

2. Die Aufstellung des VEP ist damit abgeschlossen. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, bei Bedarf gemäß Drucksache G-08/031 Ziffer 4 b), spätestens nach 5 Jahren die Notwendigkeit einer Fortschreibung des VEP zu prüfen.
-

Anlagen:

1. Übersicht über Verfahren und Beteiligungsschritte des VEP
2. Modal-Split Binnenverkehr 1999 - differenziert nach Geschlecht und Alter
3. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2020 - Endbericht vom Februar 2008  
(Hinweis: Wegen des großen Umfangs erhält jede Fraktion des Gemeinderates und jede Ortschaft einen Endbericht, weitere Exemplare bei Bedarf. Der Endbericht ist komplett unter [www.freiburg.de/vep](http://www.freiburg.de/vep) einsehbar.)

Vorbemerkung: Die vorliegende Drucksache stellt u. a. auch die Integration von Gender Mainstreaming in den VEP entsprechend der „4 GM-Schritte“ dar.

1. Analyse

a) Ausgangslage

Kommunale Verkehrsplanung braucht - über aktuelle Verkehrsvorhaben hinaus - mittel- und langfristige Perspektiven. Um solche Perspektiven zu entwickeln und die künftigen Verkehrsprojekte für Freiburg aufeinander abzustimmen, hat der Gemeinderat im Jahr 1998 die Verwaltung beauftragt, einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für Freiburg zu erarbeiten (Drucksache G-98/053).

Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 ist der Nachfolger der Gesamtverkehrskonzeption von 1989, die wichtige und erfolgreiche Grundlagen für die Verkehrsentwicklung der letzten 20 Jahre gelegt hatte. Die Zahlenbasis hat sich seitdem aber stark verändert, viele Maßnahmen sind umgesetzt.

Die Projektleitung für den Verkehrsentwicklungsplan liegt beim Garten- und Tiefbauamt (GuT), mit der Erarbeitung wurde das Ingenieurbüro R+T Topp, Skoupil, Huber-Erlar aus Darmstadt beauftragt.

Das Verfahren zur Erarbeitung des VEP (Analyse, Szenarien, Abstimmung Flächennutzungsplan und VEP-Maßnahmenkonzept) sowie die Beteiligungsschritte (Öffentlichkeit, Arbeitskreis VEP, Behörden und Region) sind in Anlage 1 sowie im Endbericht (Anlage 3, Kap. 1.2 und 2.2.) ausführlich erläutert.

Nach diesen Bearbeitungsschritten stellt der nun zu treffende Beschluss zum Endbericht den Abschluss der Erarbeitung des VEP 2020 dar.

b) Aufgabe des VEP

Der VEP soll der Politik, der Verwaltung sowie der Bürgerschaft als Leitlinie für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Freiburg dienen. Er schafft eine Grundlage von verkehrlichen Zielen, Konzepten und Maßnahmen.

Der VEP besitzt keine Verbindlichkeit zur Umsetzung der einzelnen Konzepte und Maßnahmen, insbesondere setzt der VEP keinen verbindlichen Rahmen über die Zulässigkeit von Vorhaben, z. B. den Bau von Straßen oder Stadtbahnen. Eine Strategische Umweltprüfung (SUP) nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) ist deshalb für den VEP nicht notwendig. Zur Umsetzung einzelner Konzepte und Maßnahmen sind ggf. separat die erforderlichen Beschlüsse zu fassen, in denen dann auch je nach Umfang eine Prüfung der Notwendigkeit, eine Variantenabwägung, die Prüfung und Abwägung der Umweltwirkungen, finanzielle Auswirkungen etc. zu erfolgen hat.

Im Vordergrund des VEP steht die Aufstellung verkehrlicher Ziele, außerdem stellt er eine abgestimmte Sammlung sinnvoller Konzepte und Maßnahmen zur Verfügung, um diese Ziele erreichen zu können. Mit seinen Modellberechnungen schafft der VEP außerdem eine wichtige Grundlage für weitere Entscheidungen in der Verkehrs- aber auch in der Umwelt- und Bauleitplanung.

c) Gender Mainstreaming im VEP

Sowohl die Analyse (geschlechterspezifische Auswertung Haushaltsbefragung), die Ziele (siehe Ziffer 2.) als auch die Maßnahmen des VEP setzen wesentliche Elemente des Gender Mainstreaming um. Bei der Evaluation (siehe Ziffer 4 b)) soll die Entwicklung auch unter diesem Aspekt überprüft werden.

Die Analyse zeigt z. B. die Zusammenhänge zwischen Verkehrsmittelwahl und Alter sowie Geschlecht. So nutzen z. B. Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen den ÖPNV überdurchschnittlich, Männer mittleren Alters unterdurchschnittlich. Diese und anderer Zusammenhänge zeigt die Graphik in Anlage 2.

## **2. Ziele und Schwerpunkte des Verkehrsentwicklungsplans**

Der VEP 2020 steht im Zeichen umweltpolitischer Herausforderungen (Schadstoffe, Klimawandel, Lärm, ...) sowie eines allenfalls geringen Bevölkerungswachstums und eingeschränkter finanzieller Ressourcen.

Oberstes Ziel der städtischen Verkehrspolitik und -planung ist eine umweltverträgliche und nachhaltige Entwicklung des städtischen Verkehrs. Dies hat die Stadt Freiburg mit der Unterzeichnung der Aalborg Commitments bekräftigt. Auch der Gemeinderatsbeschluss zum Klimaschutz (minus 40 % bis 2030, Drucksache G-07/102) setzt eine Umsetzung des VEP bis 2020 und weiterer, darüber hinausgehender Maßnahmen bis 2030 voraus.

Ein wesentliches Ziel ist es auch, im Sinne des Gender Mainstreaming gleichwertige Bedingungen der Verkehrsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und Lebenssituationen zu schaffen. Auch deshalb nimmt die Förderung der „Nahmobilität“ eine besondere Rolle im VEP ein.

In diesem Rahmen sollen verkehrliche Erreichbarkeit, ausreichende Mobilität und die Funktion der Stadt Freiburg als Oberzentrum sichergestellt werden.

Schwerpunkt des VEP 2020 ist - wie bisher in der Gesamtverkehrskonzeption von 1989 festgelegt - die Förderung der umweltverträglichen Verkehrsmittel. Verstärkt zielt der VEP 2020 aber auch auf den Abbau von Unverträglichkeiten des Kfz-Verkehrs. Außerdem setzt der VEP nicht nur auf den Ausbau der Infrastruktur, sondern gibt auch Hinweise, wie - ergänzend zu den Aussagen des FNP - die Entstehung von Verkehr vermieden werden kann.

Die Ziele und wichtigsten Umsetzungsstrategien des VEP sind daher:

1. Verminderung des (motorisierten) Verkehrs durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung („Stadt der kurzen Wege“)  
Dieses Ziel wurde bereits durch die Verzahnung mit dem FNP verfolgt. Darüber hinaus werden Aussagen zu verkehrssparenden Siedlungsstrukturen getroffen und am Beispiel eines Freiburger Stadtteils Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur Förderung der Nahmobilität untersucht.
2. Verlagerung des Autoverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes  
Die Infrastruktur der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll erweitert werden. Für den Fußverkehr werden Standards definiert, Maßnahmen zur Überwindung von Barrieren sowie eine Fußverkehrspauschale und ein/e Fußverkehrsbeauftragte/r vorgeschlagen. Im Radverkehr ist die Infrastruktur weiter auszubauen und an aktuelle Standards anzupassen. Im ÖPNV sollten langfristig alle Stadtteile der Kernstadt an das Stadtbahnnetz angebunden werden, auch der regionale Verkehr wird weiter intensiviert.
3. Verträgliche Abwicklung des nicht verlagerbaren Autoverkehrs  
Ein Ausbau des Straßennetzes ist zukünftig nur dort geplant, wo unverträgliche Zustände verringert werden können. Darüber hinaus werden weitere Maßnahmen zur Verringerung von bestehenden Unverträglichkeiten vorgeschlagen. Die Förderung des Car-Sharing und die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ergänzen dies.

### 3. Maßnahmenprogramm

Auf Basis der Analyse und der Szenarienentscheidung wurde das Maßnahmenprogramm 2020 erarbeitet. Die Umsetzung der unten aufgeführten Maßnahmen wird bis zum Planungshorizont 2020 angestrebt. Nähere Erläuterungen (Beschreibung, Kosten etc.) sowie den weiteren Handlungsbedarf nach 2020 enthält der Endbericht. Die Reihenfolge innerhalb einer Prioritätsstufe stellt keine Rangfolge dar.

#### **Integrierte Maßnahmen**

##### Laufende Umsetzung:

Verkehrsvermeidung und Förderung der Nahmobilität in den Stadtteilen, verkehrssparende Siedlungsstrukturen, Berücksichtigung von Verkehrsbelangen in der Bauleitplanung, Verringerung von Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit.

#### **Fußverkehr**

##### Hohe Priorität:

Standards für Fußverkehrsanlagen, Einführung einer Fußverkehrspauschale und eines/r Fußverkehrsbeauftragten, Bau von Verbindungsstegen über die Dreisam (Fehrenbachallee - Egertenstraße), über die Güterbahn (Haid - Haslach) sowie über die B 3 in Zähringen (Höhe real-Markt).

##### Mittlere Priorität:

Bau eines Steges zwischen Ebnet Hurstbrunnenstraße und Littenweiler, von Querungsmöglichkeiten der Höllentalbahn in Littenweiler (mit der Stadtbahn) und einer Querungsmöglichkeit der Rheintalbahn beim Bürgerhaus Zähringen.

#### **Radverkehr**

##### Hohe Priorität:

Rampen Ochsenbrücke und Haslacher Straße, Ausbau Dreisamuferradweg (Rampe Kronenbrücke, Littenweiler) und Güterbahnradweg (Süd), Lückenschlüsse Stefan-Meier-Straße und Markwaldstraße, Radverkehrsanlagen Eschholzstraße, Friedhofstraße und Habsburgerstraße, Verkehrsführung Kronenbrücke, Optimierung signalgeregelter Knotenpunkten, Wegweisung, Aufwertung von Fahrradrouten, Öffnung von Einbahnstraßen, Ausbau Abstellanlagen.

##### Mittlere Priorität:

Ausbau Dreisamuferradweg (Rampe Schnewlinbrücke), Güterbahnradweg (Nord), Messeradweg, Radverkehrsanlagen in Berliner Allee, Waldkircher Straße und in Gewerbegebieten sowie Verbindungen zu Nachbargemeinden.

## ÖPNV

### Hohe Priorität:

Stadtbahn(verlängerung)en Zähringen, Rotteckring und Messe, Ausbau der Pilotstrecken des Konzeptes „Breisgau-S-Bahn“, Reaktivierung der Verbindung Müllheim - Mulhouse.

### Mittlere Priorität:

Stadtbahn(verlängerung)en Littenweiler, Gundelfingen, Haid - St. Georgen-Kirche und Waldkircher Straße (Betriebshof), Ausweitung Busbeschleunigung, Buserschließung Hanggebiete, Begegnungsabschnitte Höllental-/Breisacher Bahn, S-Bahn auf Güterbahnstraße und Ausweitung des S-Bahn-Angebots.

### Laufende Umsetzung:

Anpassung Busnetz an Stadt-/S-Bahn-Ausbau, Verbesserung Haltestellen.

## MIV

### Hohe Priorität:

Ausbau Heinrich-von-Stephan-Straße, Unterbrechung und Umgestaltung Rotteckring, Stadttunnel, Rückbau Dreisamuferstraßen, Ausbau B 3 Zähringen, Anschluss Bebelstraße sowie Maßnahmen hoher Priorität zur Reduzierung unverträglicher Belastungen.

### Mittlere Priorität:

Umgestaltung der Schwarzwaldstraße, Neuordnung Greiffenegg-/Schwabentorring, Querspange Wildtal, Südumfahrung Tiengen sowie Maßnahmen mittlerer Priorität zur Reduzierung unverträglicher Belastungen.

### Laufende Umsetzung:

Straßenumgestaltung bei Stadtbahnbau, Ausweitung Verkehrsberuhigung, Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung, Informationssysteme im Verkehrsmanagement, autoreduzierte Wohnformen sowie Förderung Car-Sharing.

## 4. Evaluation

### a) Prognose von Verkehrsaufkommen und Modal-Split

Aufgrund des Zuwachses an Einwohnern und Beschäftigten in Stadt und Region Freiburg ist zwischen dem Analysejahr 2007 und dem Prognosejahr 2020 eine Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens (ohne Durchgangsverkehr) von ca. 8 % zu erwarten. Beim Binnenverkehr ist nur mit einem leichten Zuwachs zu rechnen, der Quell-/Zielverkehr dagegen wird aufgrund der wachsenden Bedeutung Freiburgs als regionales Zentrum und der steigenden Einwohnerzahl im Umland zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen.

Angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens kann nur mit Realisierung des gesamten VEP-Maßnahmenprogramms erreicht werden, das absolute Fahrtenaufkommen im Gesamtverkehr MIV gegenüber der Analyse nahezu konstant zu halten. Prozentual betrachtet sinkt - wegen des steigenden Gesamtverkehrsaufkommens - der MIV-Anteil um ca. 3 %. Aufgrund der umfangreichen ÖPNV-Maßnahmen steigt der ÖPNV-Anteil im Gesamtverkehr deutlich um ca. 4 % an. Die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege nehmen absolut gesehen zu. Hier wird im Binnenverkehr eine leichte Steigerung um ca. 0,5 % des Modal-Split-Anteils erreicht, der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen kann etwa auf heutigem Niveau gehalten werden.

Diese Zahlen, der im Endbericht durchgeführte Vergleich mit dem Basisfall sowie die Szenarienberechnungen verdeutlichen, dass die Maßnahmen des VEP notwendig sind, damit trotz der allgemeinen Verkehrszunahme der MIV nicht ansteigt und die Verkehrszunahme mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes aufgefangen wird.

b) Weiteres Vorgehen/Monitoring

Für die weitere Öffentlichkeitsarbeit werden nach dem Beschluss des Endberichtes im Gemeinderat die wichtigsten Inhalte des VEP auf Sonderseiten im Amtsblatt für die Bürgerschaft aufbereitet.

Falls zur Umsetzung einzelner Konzepte und Maßnahmen des VEP weitere Beschlüsse notwendig sind, wird die Verwaltung diese jeweils gesondert herbeiführen und ggf. Varianten, Umweltwirkungen etc. prüfen und abwägen.

Angesichts des langen Zeitraumes der Prognosen und des Maßnahmenprogrammes bis zum Jahr 2020 wird empfohlen, bei Bedarf (z. B. deutliche Abweichungen der Einwohner- oder Verkehrsentwicklung, Umsetzungsprobleme bei wesentlichen Maßnahmen des VEP oder unvorhergesehene größere Probleme im Verkehrsbereich), spätestens aber nach 5 Jahren eine Überprüfung und ggf. Aktualisierung der Inhalte des VEP durchzuführen.

Ansprechpartner ist Herr Gutzmer, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4684.