

entwicklung in die Ebene nach Westen betrieben wurde. Zwischen der Innenstadt und den Dörfern Lehen und Betzenhausen-Bischhofslinde vollzog sich die Westentwicklung in den Stadtteilen Stühlinger, Mooswald, und Landwasser. Die Trabantenstädte Weingarten und Landwasser entstanden.

Maßnahmenkatalog der ökologischen Stadterneuerung

Ausgangspunkt für die stadtökologische Planung war ein bereits 1972 erstelltes Klimagutachten, das in Bezug auf die Luftqualität erschreckendes zu Tage brachte. Als Sofortmaßnahme wurde der Flächennutzungsplan überarbeitet: Bebauungspläne, die die Kalt- und Frischluftzufuhr in die dicht bebauten Stadtviertel verhindern würden, wurden kurzerhand rückgängig gemacht. Trotzdem verschlechterte sich die Luftqualität in den folgenden Jahren aufgrund der geologischen und klimatischen Verhältnisse weiterhin (Luft aus der Ebene staut sich am Fuß des Schwarzwaldes). Vor allem aber nahm der Versiegelungsgrad und der Last- und Privatverkehr innerhalb der Stadt und im Umland zu; Ursachen, denen mit Einzelmaßnahmen nicht mehr beizukommen war. Die Stadt begann, ein ganzes Maßnahmenbündel – angefangen beim Verkehrskonzept bis zu einem Wettbewerb „Ökologisches Bauen“ – zur Verbesserung der Umweltqualität Freiburgs zu erarbeiten, dieses zu einem Gesamtkonzept zu vernetzen und Schritt für Schritt umzusetzen. Wichtigster verwaltungsinterner Schritt: Weg vom „Ausschnittsdenken“ hin zur Bildung von behördenübergreifenden Arbeitsgruppen für die jeweiligen Stadtentwicklungsgebiete und die Einrichtung eines Umweltschutzamtes.

Verkehrskonzept

Ziel des Konzeptes war es, das Umsteigen vom privaten PKW auf den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, dadurch die Innenstadt vom privaten PKW-Verkehr freizuhalten und den Energieverbrauch und die Schadstoffbelastung der Luft zu reduzieren. Rückgrat des Nahverkehrssystems in Freiburg ist die Straßenbahn, der „Spätzleexpress“, auf einem eigenen Gleiskörper. Durch ihre vom Autoverkehr ungehinderte hohe Reisegeschwindigkeit ist die Straßenbahn ein zeitlich durchaus attraktives Verkehrsmittel, nur war sie in den Augen der Freiburger offenbar noch zu teuer. Kernstück zur Förderung des Umsteigeeffektes war deshalb eine tarifliche Vereinbarung, die 1984 von einer Gemeinderatsmehrheit aus SPD, GRÜNEN und einigen Mitgliedern der CDU-Fraktion gegen die Verwaltung und die Vertreter der Betreibergesellschaft verabschiedet wurde: Das sogenannte Umweltschutz-Abonnement.

Das Ökomonatsticket kostet 38 Mark, ist frei übertragbar und für Bus und Tram innerhalb des gesamten Stadtnetzes gültig. Freiburg war damit die erste bundesdeutsche Stadt, die dem Beispiel der schweizerischen Nachbarstadt Basel folgte. Und heute – nach drei Jahren Praxis – hat sich das Abo wider aller Unkenrufe bewährt. Nie erwartete Verkaufszahlen für das Umweltabo führten neben dem angestrebten Umsteigeeffekt auch noch zu einem wirtschaftlichen Plus für die Betreibergesellschaft. Begleitstudien ergaben, daß tatsächlich 4000 Autofahrer auf Bus und Tram umgestiegen sind.

Unterstützt wird diese tarifliche Vereinbarung durch weitere Attraktivitätssteigerungen. Die in den 70er Jahren entstandenen Wohnsiedlungen im Westen der Stadt – bis dato nur per Bus oder mit dem PKW erreichbar – wurden durch eine neue Straßenbahnlinie mit der Innenstadt verbunden. Um die Bedeutung der Strecke zu verdeutlichen – immerhin leben ein Drittel der Freiburger im Westen der Stadt – wurde sie symbolisch Linie Nr. 1 genannt. Aus den Trabantenstädten Weingarten und Landwasser erreicht man heute per Tram das Stadtzentrum in 10-15 Minuten. Die Pendler aus dem weiteren Umland stecken dagegen auf ihrem allmorgendlichen Weg zu ihren Arbeitsplätzen in Freiburgs Innenstadt in Sichtweite der Tram im Stop-and-Go-Verkehr. Eine weitere Besonderheit dieser Linie ist die Trassenführung. Anders als

bisher üblich wird der Gleiskörper nicht versiegelt, sondern verläuft in einer Grasnarbe, was neben seinen positiven Auswirkungen auf das Kleinklima laut Messungen auch noch für eine 4 – 6 dB geringere Lärmemission sorgt.

Auch das Fahrrad wird in Freiburg als Verkehrsmittel ernst genommen. In den letzten Jahren ist ein System aus selbstständig geführten und straßenbegleitenden Radwegen – wo nötig – mit eigenen Brücken und Unterführungen entwickelt worden. Das Ganze ergibt ein dichtes, bequem und sicher zu befahrendes Radverkehrsnetz, auf dem sich täglich 120.000 Radfahrer bewegen (27% des Binnenverkehrs laut Angaben der Stadt).

Grünkonzept

Im Vordergrund der Bemühungen des 1984 eingerichteten Amtes für Umweltschutz steht die „netzartige“ Verknüpfung der fünf in die Stadt hineinragenden Grünkeile. Bereits heute sind diese Bereiche durch ein Fuß- und Radwegesystem verbunden. Von der angestrebten, wirklichen Vernetzung dieser Bereiche zu zusammenhängenden Biotopen, die von ökologischem Nutzen wären und über eine reine Wegeverbindung hinausgehen würde, ist allerdings auch die Stadt Freiburg noch weit entfernt.

Interessant sind die sehr detaillierten, kleinmaßstäblichen Vorgehensweisen, die bisher erprobt wurden und bereits Wir-



Begrünungsmaßnahmen in Betzenhausen

Foto: Ferrari/Auslöser

kung zeigen. Instrumente sind hierfür die kommunalen Bestimmungen über die Bewirtschaftung von öffentlichen Grünflächen und die im Bebauungsplan festgesetzten Auflagen für private Freiflächen. Neben den auch in manchen anderen Städten üblichen Maßnahmen wie dem Erlaß einer Baumschutzsatzung, dem Verbot von Streusalz auch auf von Privatleuten zu streuenden Bürgersteigen etc., geht die Stadtgärtnerei so weit, keinen Torf mehr zu verwenden.

Im Bereich der Kleingärten macht die Stadt ihren Einfluß geltend – ein Akt vor dem alle anderen bundesdeutschen Städten aus Angst vor Streit mit der lobbystarken Kleingärtnertruppe bisher zurückschrecken. Auch hier gilt das Verbot von Pestiziden, auch hier darf kein Torf zur Bodenverbesserung verwandt werden und jeder Kleingarten muß einen Komposthaufen anlegen. Die Anlage von Reisighaufen und Steinhügeln als Nistplatz für Vögel und Lebensraum vieler vom Aussterben bedrohter Kleintiere wird dagegen ausdrücklich befürwortet. Alles Maßnahmen, die den herkömmlichen Vorstellungen der Kleingärtnervereine von propere, aufgeräumten und blitzsauberen Gärten (noch) zuwiderlaufen. Schwachpunkt dieser Maßnahme ist die fehlende Einflußmöglichkeit auf private Gärten, deren Größe die der meisten Kleingärten bei weitem übertrifft. Lediglich ein Ratgeber der Stadtgärtnerei soll Privatleute zu ähnlichem Handeln und zu Begrünungsmaßnahmen anregen. Hierzu stellt sie verschiedene Pflanzen kostenlos zur Verfügung. Bei Neupflanzungen verzichtet die Stadtgärtnerei vollkommen auf Exoten. Sie greift zurück auf standortgerechte Pflanzen und Nutzsträucher und -bäume wie Kirschen, Beeren, Nüsse und Eßkastanien.