

forum dreisamufer

diskussionsrunde 13. november 2019

zehn thesen
zum verkehr am dreisamufer

www.dreisamufer.de | forum@dreisamufer.de

»Plant endlich für ein Leben vor dem Tunnel!«
Freiburg braucht jetzt ein anderes Verkehrskonzept

**Die Schweiz
schläft nachts!
Warum machen
wir da nur so
einen Bohau?**



tags



nachts

www.dreisamufer.de

**Warten auf den
Stadttunnel?
Heiliger Sankt
Nimmerlein
komme!**



tags



nachts

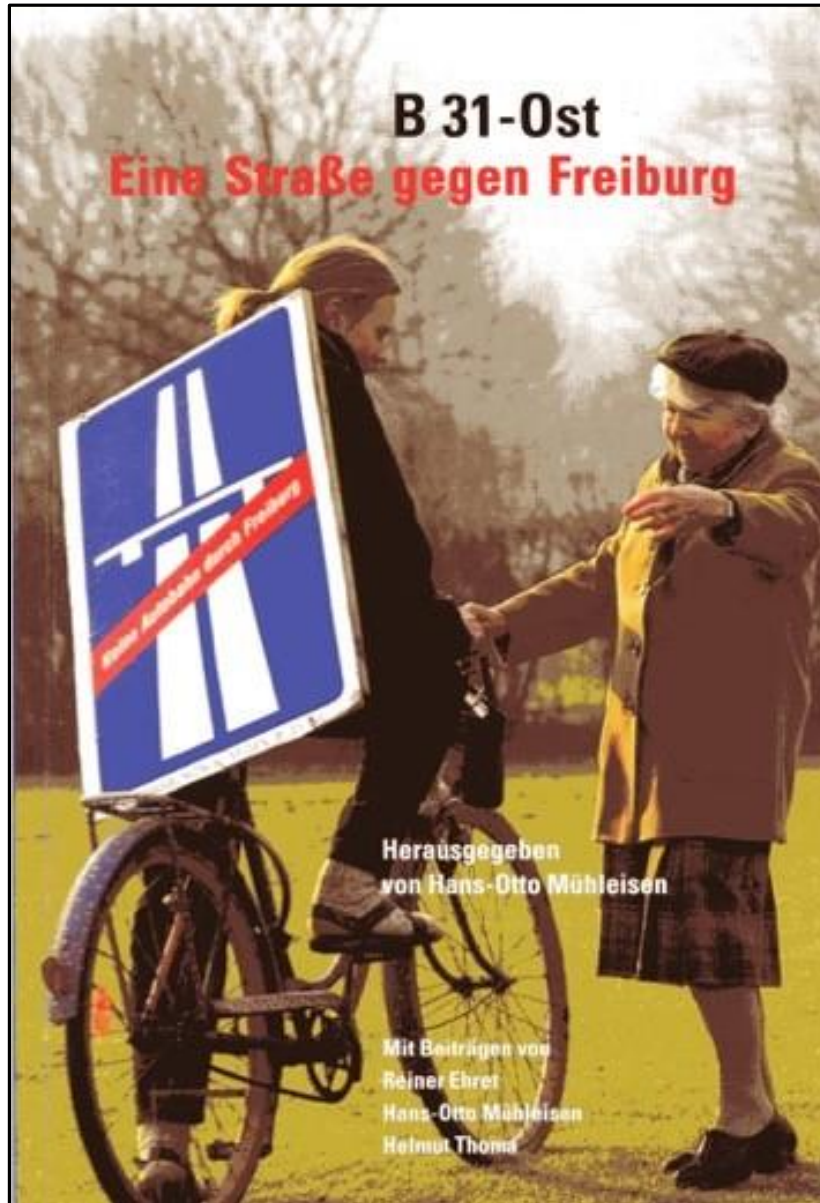
www.dreisamufer.de

Plakate
des forum
dreisamufer
2011

1. Der Sündenfall der Freiburger Verkehrspolitik

Die Entscheidung für eine Schwarzwaldautobahn
mitten durch die Stadt als Transitstrecke:

Die B31: eine Straße gegen Freiburg



B31-Ost
Eine Straße gegen Freiburg

Herausgegeben von Hans-Otto Mühleisen

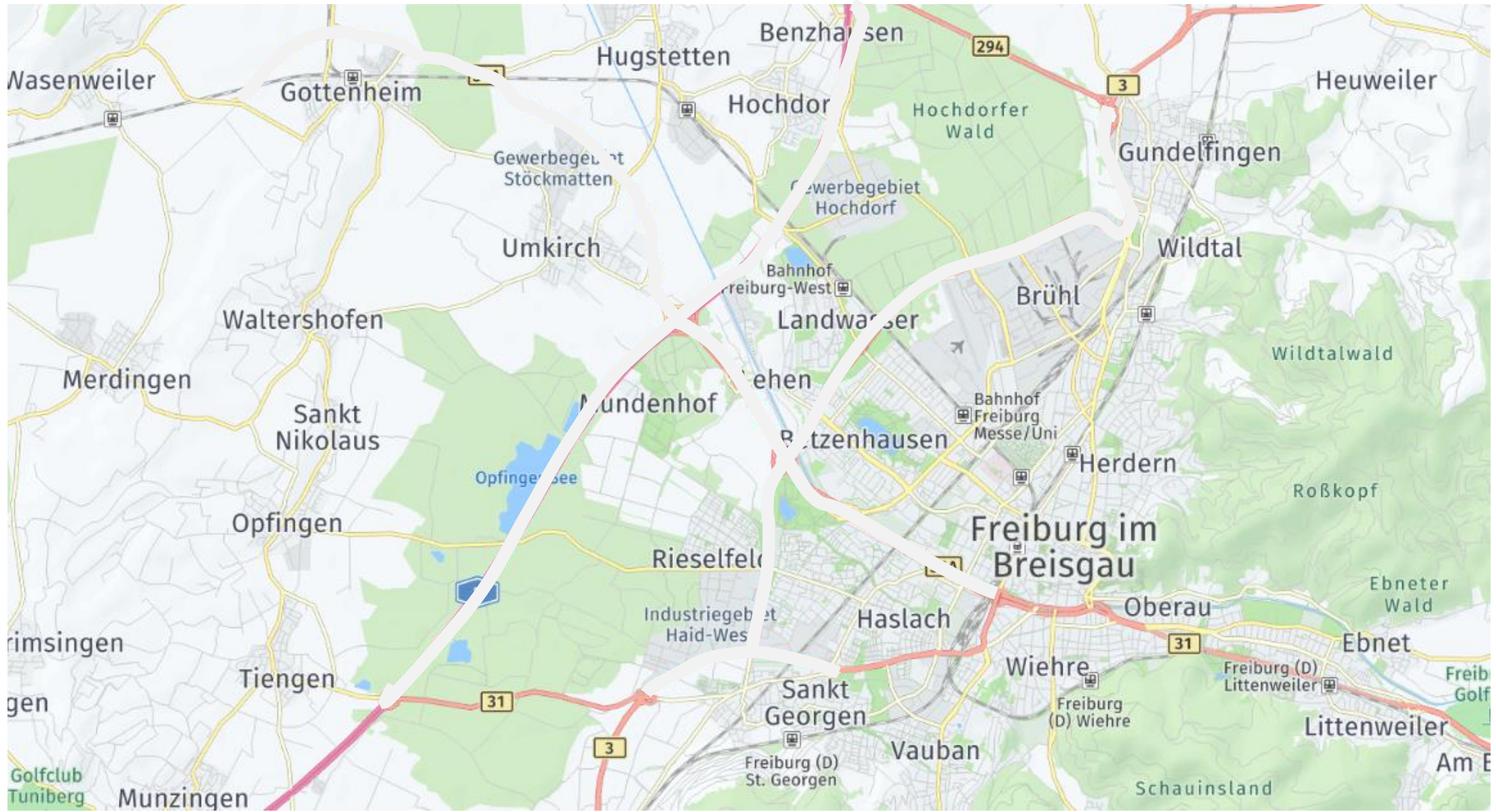
mit Beiträgen von
Rainer Ehret
Hans-Otto Mühleisen
Helmut Thoma

Cop. Jos Fritz Verlag
Freiburg 2002

Titelcover

21. November 1958:
Gemeinderat beschließt Bau des Zubringers Mitte
(endgültige Planfeststellung 1966)



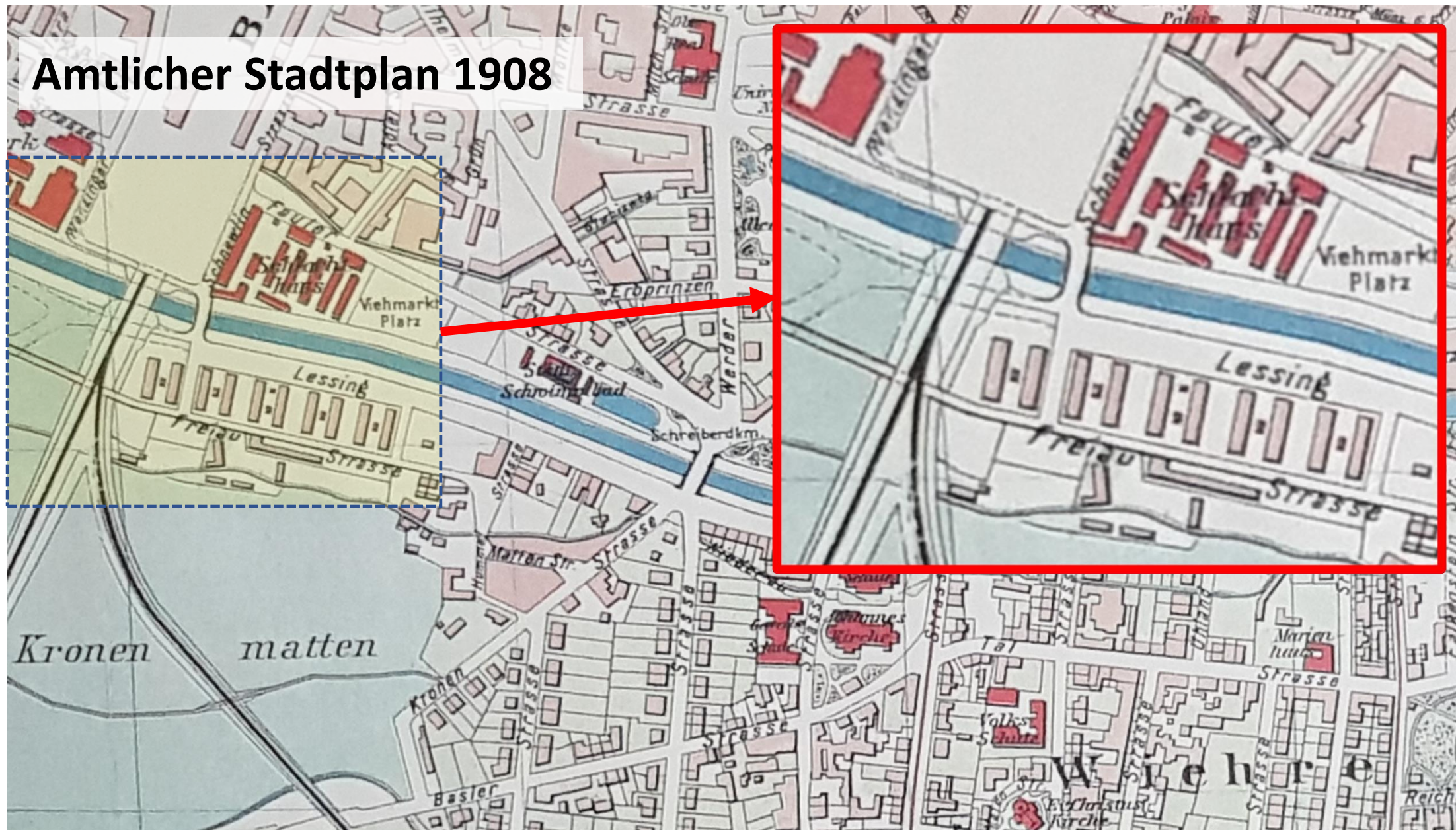


Juli 1962: Eröffnung des Autobahnabschnitts zwischen Freiburg-Nord und Freiburg Süd der HAFRABA

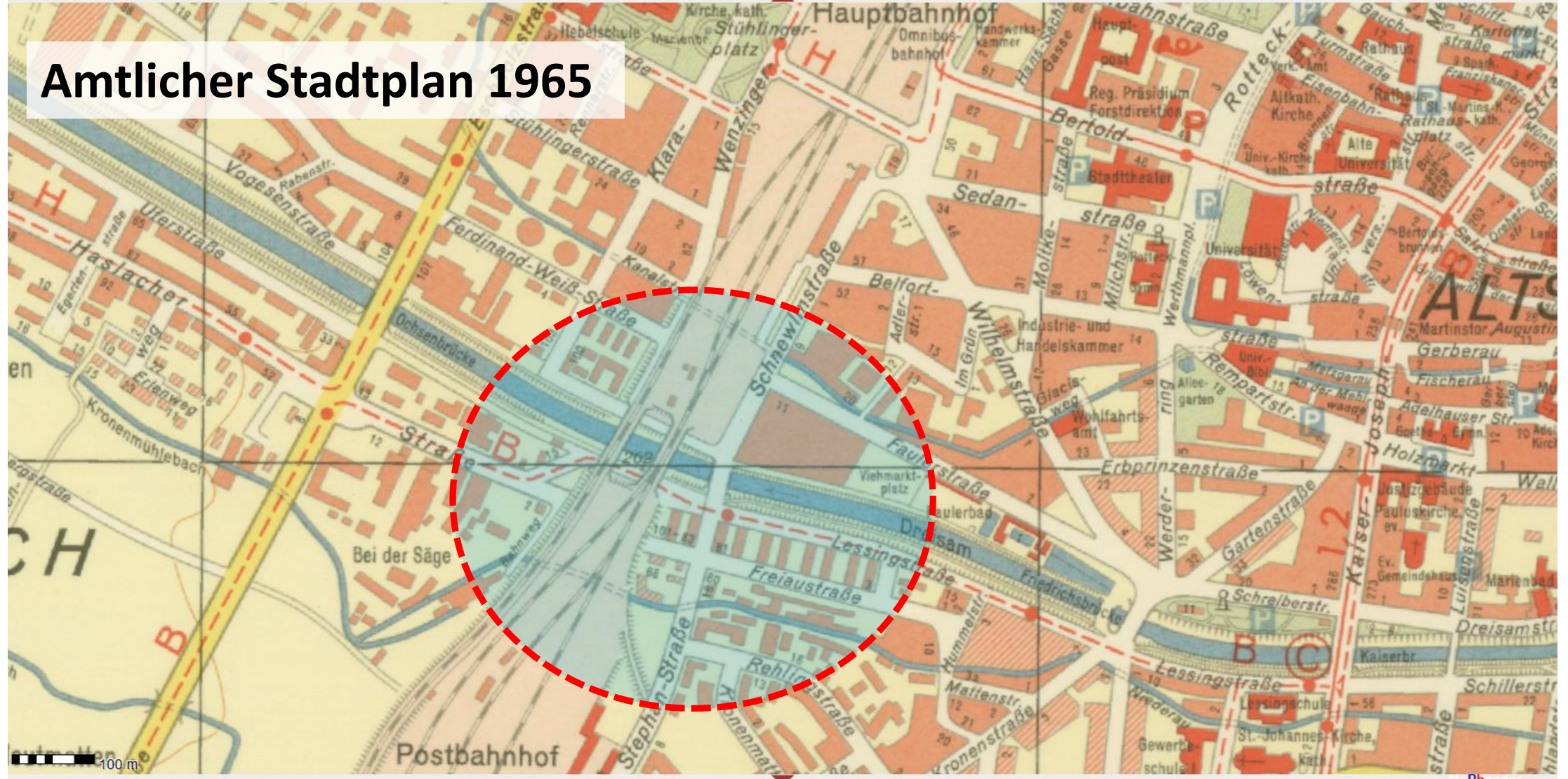
Foto Willi Pragher (aus: Freiburg – Ereignisreiche Zeiten der 60er Jahre, Wartberg-Verlag 2002)



Amtlicher Stadtplan 1908



Amtlicher Stadtplan 1965



Amtlicher Stadtplan 1965

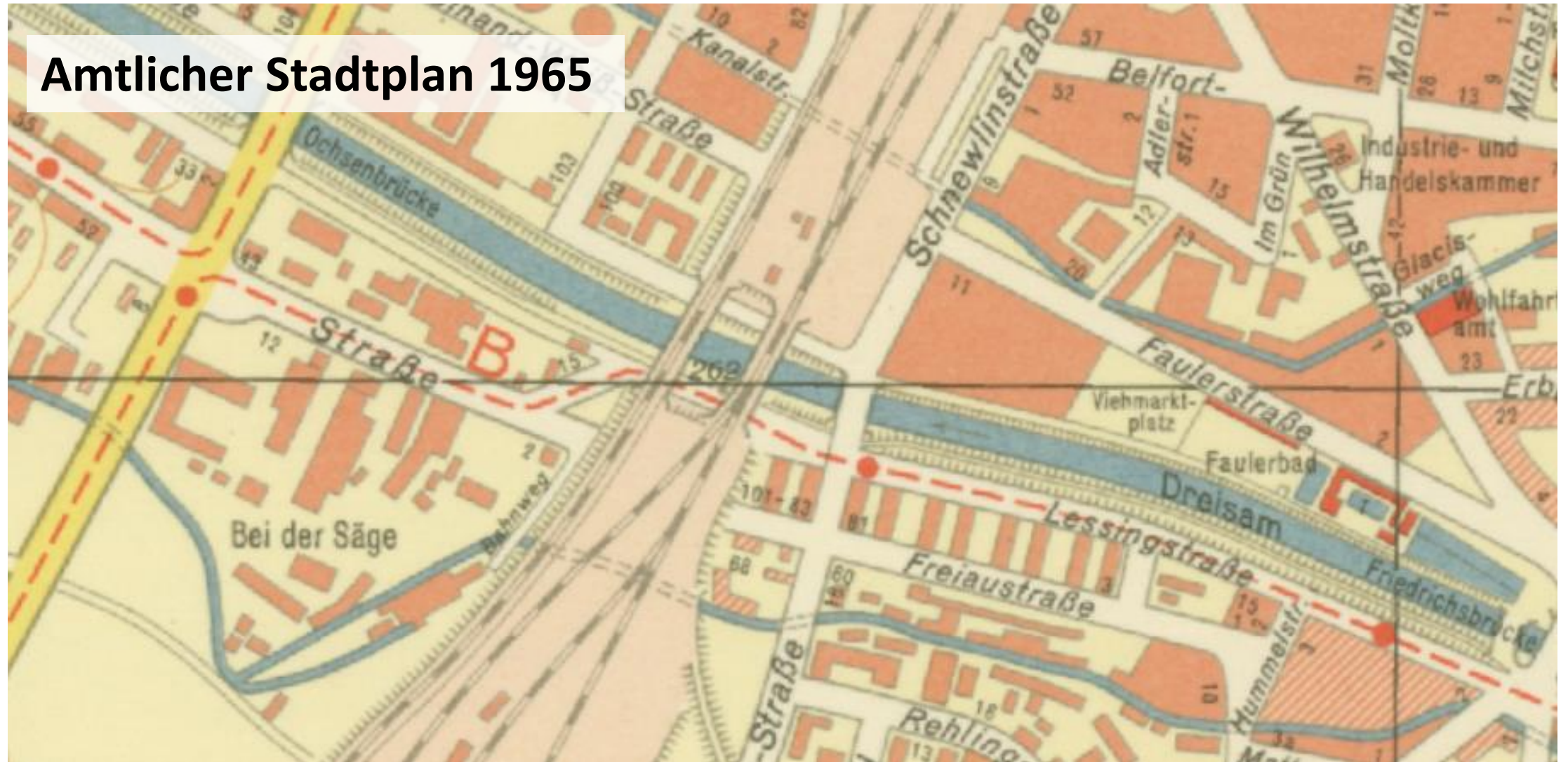
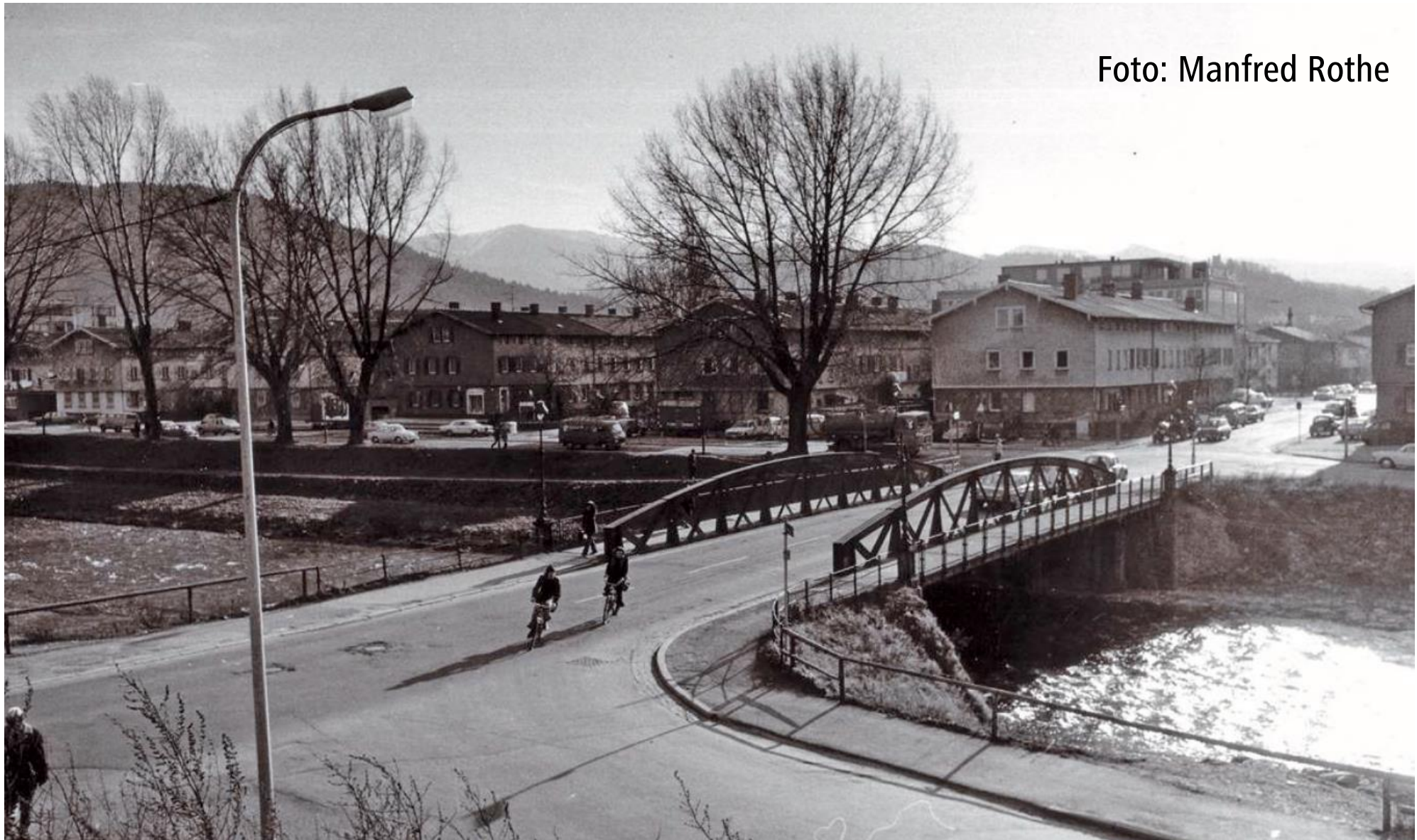


Foto: Manfred Rothe



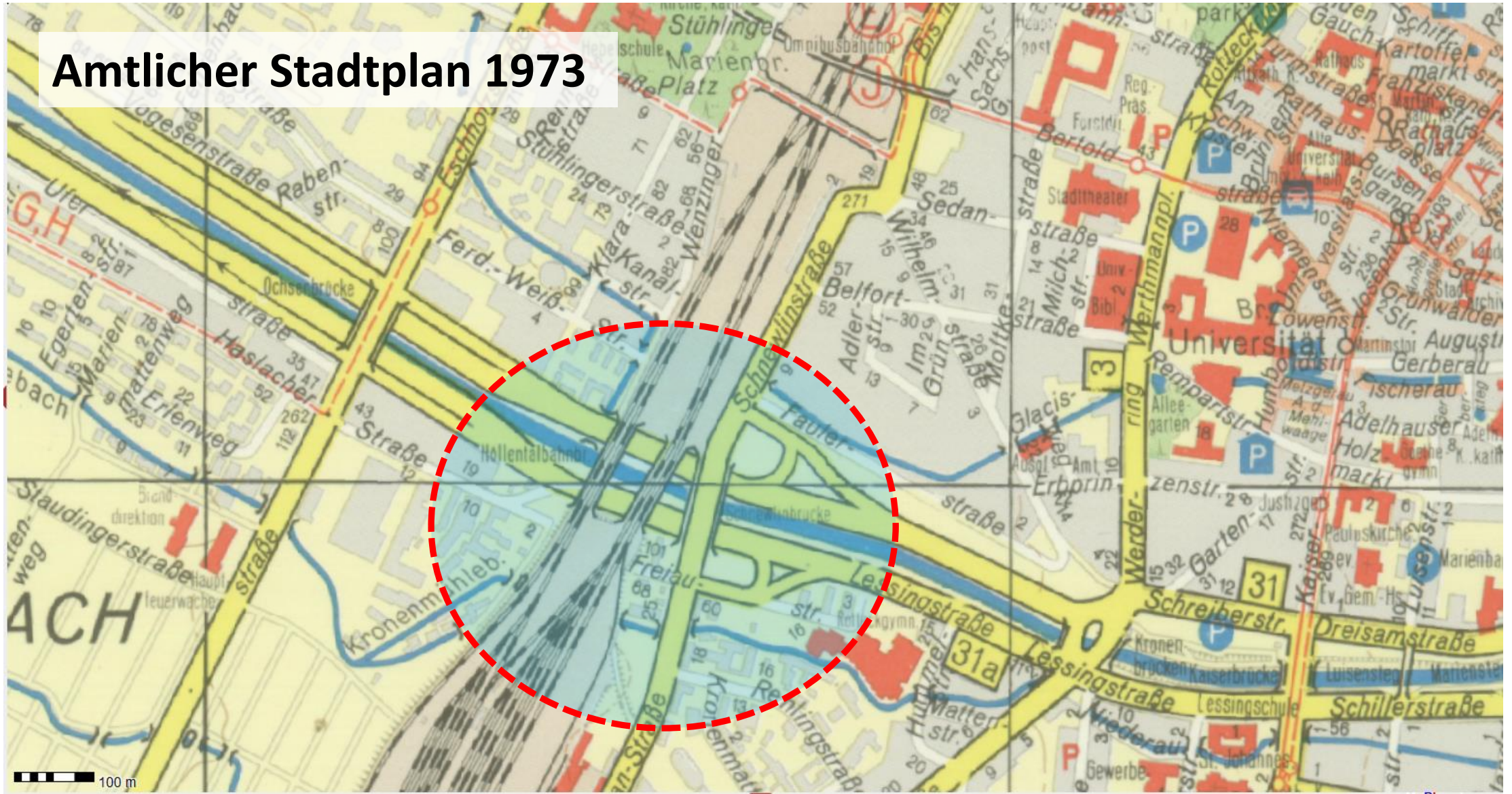




Abriß Freiau 1974



Amtlicher Stadtplan 1973



2. Die Verkehrspolitik gegen Freiburg wird fortgesetzt: weiterer Ausbau der B31 zwischen Donaueschingen und Freiburg / geplanter Weiterbau der B31a West (Planfeststellung ab 2020).

»Wer aber Straßen sät, wird Verkehr ernten!«

(Daniel Goudevert, VW Vorstandsvorsitzender 1991-93)

Der (weitere) Ausbau der B31

1. Durchgängig (mindestens) dreispuriger Ausbau zwischen Donaueschingen und Freiburg
2. Bau der zweispurigen Gauchachtalbrücke und des vierspurigen Dögginger Tunnels
3. Bau der zweiten Gauchachtalbrücke mit dann vier Spuren (Baubeginn 2021)
4. Dreispuriger Ausbau im Bereich Rötenbach-Löffingen



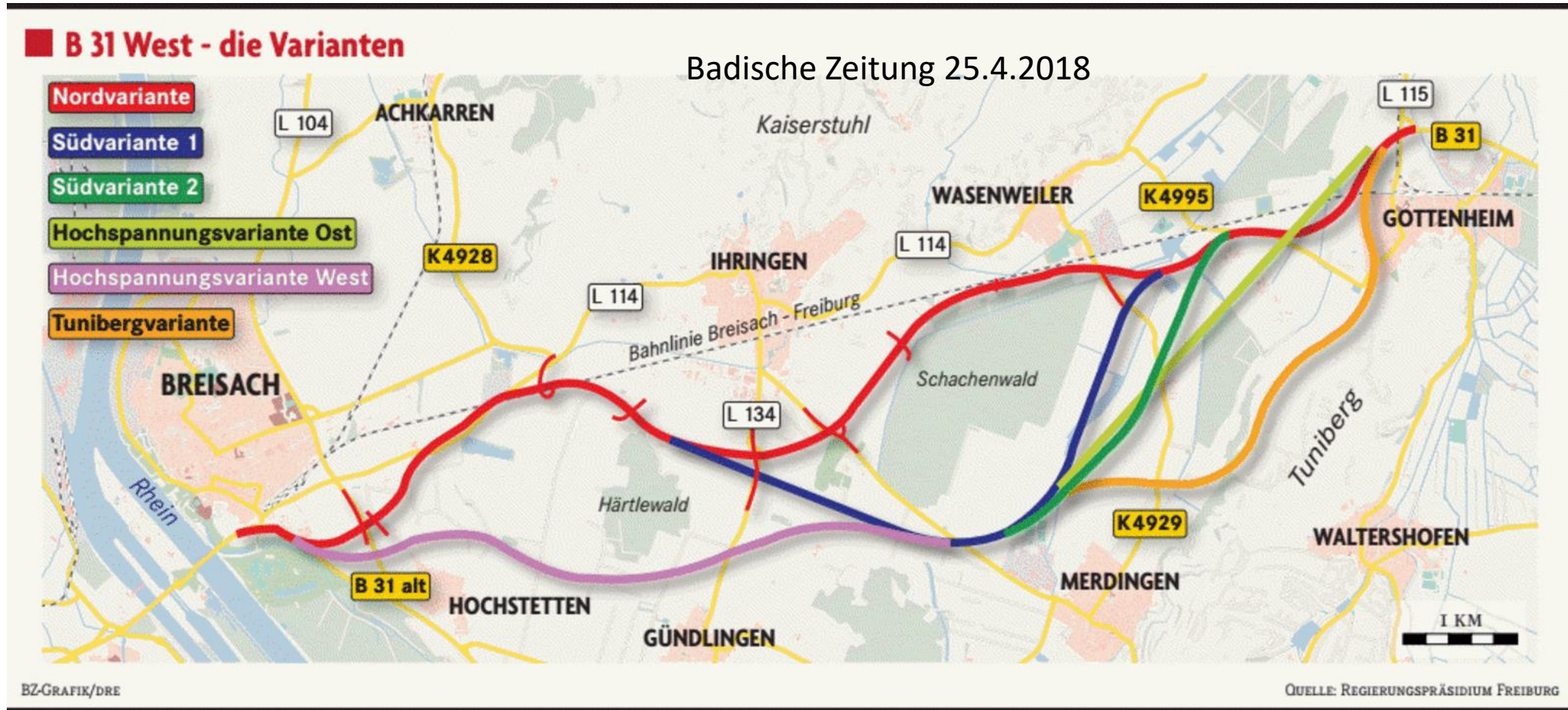
5. LKW-Tank- und Rastanlage (3,7 ha) Friedenweiler beim früheren Holzwerk Rötenbach (fertig seit Juli 2019), Vollanschluss später. 40 LKW-Stellplätze wie an stark frequentierten Autobahnen z.B. A5 Breisgau-Ost: 47, Rasthof Weil: 50 Plätze).

Kosten: 10,2 Mio. € / davon der Bund: 9,4 Mio. / Investorin Katrin Vollmer 0,8 Mio



BZ 21. Juni 2018: Was lange gewährt hat, wird endlich gut: erster Spatenstich für die Tank- und Rastanlage, mit (von links) Gerald Schmidt vom Baureferat Regierungspräsidium, Josef Matt, Bärbel Schäfer, Katrin Vollmer, Felix Schreiner, Dr. Markus Weise vom Planungsbüro Fichtner, Thorsten Keisers von der Tankstellenkonzern Total und Markus Elsen, Geschäftsführer der Storz Verkehrswegebau.

6. Weiterbau der B31-West ab Gottenheim bis Breisach mit Anschluss ans französische Autobahnnetz (Beginn Planfeststellung ab 2020)



Wulf Rüska^{*}, *Badische Zeitung*, 27. September 2018 :

„Die Luftqualität der Stadt leidet unter dem stetig wachsenden Fernverkehr, der durch den sukzessiven Ausbau der B 31 im Schwarzwald zusätzlich ange lockt wird. Die daraus erwachsenden Probleme (...) sind ausschließlich einer Verkehrspolitik zuzuschreiben, die sich mit dem Ist-Zustand abgefunden hat – und das seit Jahrzehnten. Weder der Bund noch das Land und nicht einmal Vertreter der Kommunen finden es anstößig, dass zwar bald jedes Dorf eine Ortsumgehung hat, durch die Großstadt Freiburg aber täglich 2500 Schwerlasten rollen.“

^{*} *Rüska* wurde am 5. Juli 2019 von der BZ in den Ruhestand verabschiedet

3. Die amtliche Verkehrsstatistik belegt

- relativ schwache Zunahme des PKW-Verkehrs auf sehr hohem Niveau
- massive Zunahme des Schwerverkehrs, vor allem der Sattelzüge und der Lieferwagen bis 3,5 t.

Verkehrszählstellen an der B31 in Freiburg



Die B31 in Freiburg: ein Verkehrs-Hotspot

FR B31 Schwarzwaldstr.	Stuttgart Neckartor (2015 täglich)	FR in % von...
KFZ: 54.000	69.100	78%
LKW: 2.970	1.910	155%

FR-Osttunnel	A5 Grenzübergang Weil a.Rh. (2018 täglich)	
PKW: 29.441	28.241	104%
LKW: 6.283	4.712	133%

Tageshöchstwert Freiburg Osttunnel: 44.196 KFZ (Freitag, 27.7.2018)

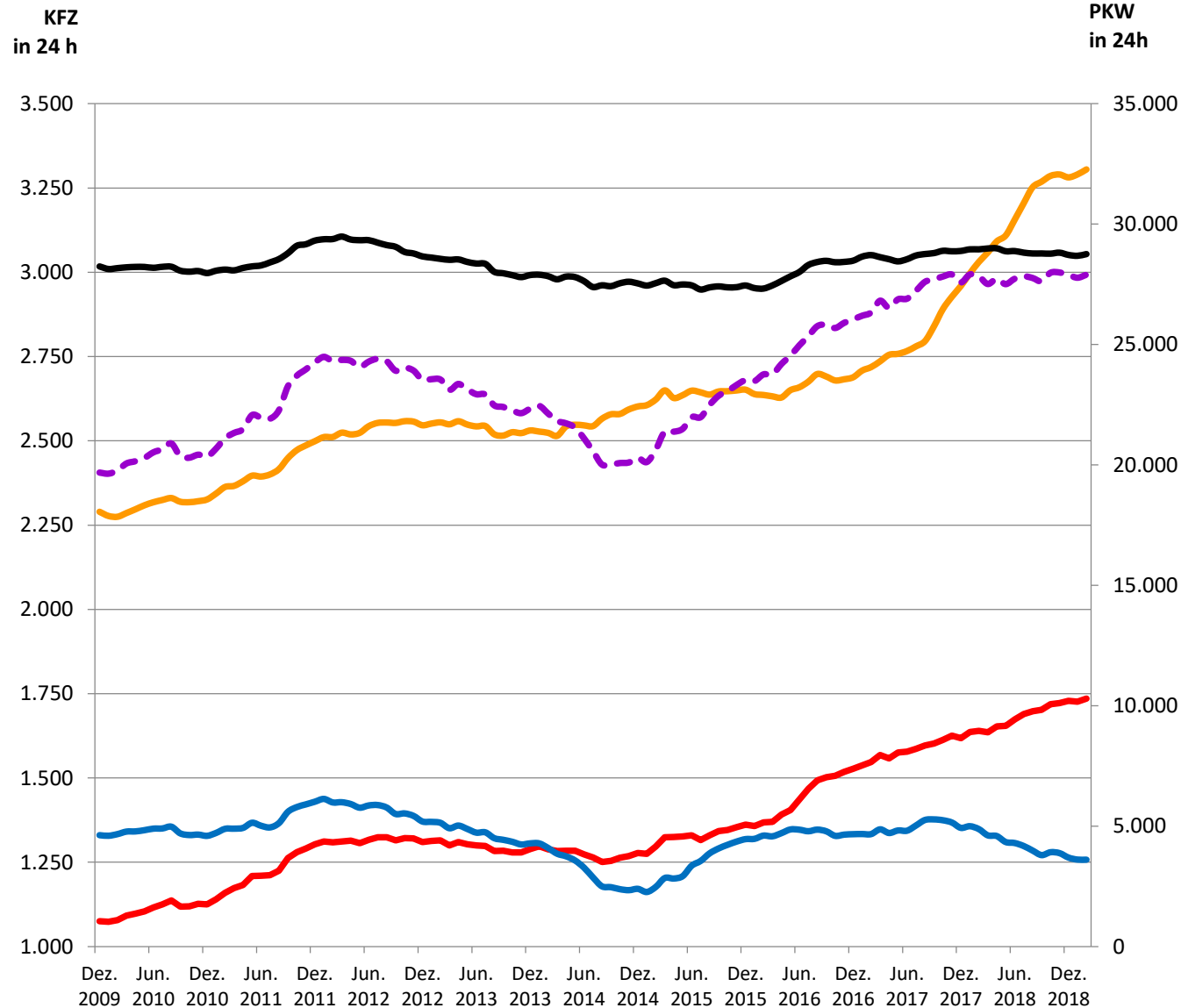
Stundenhöchstwert: 3.441 KFZ (Sonntag, 16.9.2018, 17-18 Uhr)

= hochgerechnet auf Gesamtquerschnitt ca. 90 KFZ pro Minute

Verkehrsprognose 2030 (Dobrindt, Juni 2014)

- Freiburg ist Nr. 1 der acht der am stärksten wachsenden Verkehrsregionen
Straßengüterverkehr: Zunahme 30-40% (Ø 16,8%).
- stärkste Zuwächse im Straßengüterverkehr in den Relationen
Westeuropa – Osteuropa: jährlich + 2,5% (bis 2030 also ca. 37,5%),
Westeuropa – CH / AT / IT: jährlich + 2,0% (v.a. Brenner und Gotthard)
- wachsende Belastung der B31 als „europäische Ost-West-Magistrale“ (SGV*
in FR 2015 – 2019 nach Verkehrszählung jährlich +3,8%!)

* Schwerer Güterverkehr



Gleitender 12-Monatschnitt der DTV* ausgewählter Fahrzeugarten
 Dez. 2009 bis Juli 2019 Zählstelle
 Freiburg Osttunnel (ohne
 Schwarzwaldstraße)

*DTV = durchschnittliche tägliche
 Verkehrsstärke (KFZ/24h)

- Lfw ($\leq 3,5t$)
- - - LKW + Sattelzüge
- Sattelzüge
- LKW ($> 3,5t$)
- PKW

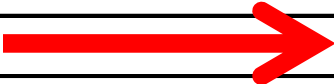
Jahresvergleich DTV* nach Fahrzeugarten Zählstelle Freiburg-Osttunnel im Durchschnitt der vorangegangenen 12 Monate Juni 2010 – Juni 2019

* DTV = Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke des Vergleichszeitraums (Kfz/24H)

	Juli 2009 Juni 2010	Juli 2018 Juni 2019	Diff.	in %	jährl.
PKW	28.186	28.568	382	1,4%	0,2%
Lieferwagen	2.318	3.307	989	42,7%	4,7%
Sattelzüge	1.116	1.744	629	56,3%	6,3%
LKW	1.350	1.231	-119	-8,8%	-1,0%

4. Der Straßenverschleiß und seine Kosten werden (fast) ausschließlich vom Schwerverkehr verursacht.

**Ein Sattelzug verursacht die gleiche Straßenabnutzung
wie rund 40.000 PKW (Das Vierte-Potenz-Gesetz)**

	Sattelzug	VW Golf
Gewicht	40,0 t	1,4 t
Achsen	5	2
Gewicht pro Achse	8,0 t	0,7 t
Faktor Achsgewicht (Sattelzug / PKW)	11,43	= 8,0 t / 0,7 t
Vierte Potenz	17.060	= (11,43) ⁴
Achsfaktor	2,5	= 5 / 2
 Schadensfaktor (LKW / Golf)	42.649	= 17.060 x 2,5
PKW pro Tag (Osttunnel)	28.959	
Sattelzüge pro Tag (Osttunnel)	1.653	
Schadensfaktor durch Sattelzüge (1 Tag)	70.498.626	= 42.649 x 1.653
einspricht in PKW-Tagen	2.434	= 70.498.626 / 28.959
entspricht in Jahren	6,7	= 2.434 / 365
nach einem Sattelzug dürfen ... PKW fahren	42.649	
entspricht in Stunden	35,3	= 42.649 / 1.653 / 24

A nighttime photograph of a road intersection. In the upper left, a car with its headlights on is driving towards the camera. To its right, a semi-truck is also visible. The road surface is dark asphalt with white lane markings. The scene is illuminated by streetlights and the vehicle headlights. A semi-transparent text box is overlaid on the top right of the image.

Straßenzustand B31 Kreuzung
Schwabentorbrücke / Greiffeneggring
vor der Sanierung im Juni 2019





Kosten der Stadt FR für Bereitstellung und Betrieb von Bundesstraßen 2009 bis 2018

Haushaltsansätze Haushaltstitel 54.40.1

Jahr	Erträge	Aufwendungen	Saldo
2009	1.000.000 €	-3.500.000 €	-2.497.991 €
2010	2.000.000 €	-5.050.000 €	-3.047.990 €
2011	99.469 €	-390.749 €	-289.269 €
2012	98.999 €	-439.500 €	-338.489 €
2013	90.000 €	-397.500 €	-305.487 €
2014	90.000 €	-399.000 €	-306.986 €
2015	600.170 €	-1.599.212 €	-997.027 €
2016	601.294 €	-978.475 €	375.165 €
2017	1.543.156	-2.980.446	-1.435.273 €
2018	1.536.398	-2.995.780	-1.457.364 €
Σ	7.659.486 €	-18.730.662 €	-11.051.041 €
∅	765.949 €	-1.873.066 €	-1.105.104 €

Aufwendungen 2017/2018

pro Jahr (ohne Erträge):

Bäder : 480.000 €

Volkshochschule: 1.400.000 €

Wäre die Stadt von den Zusatzkosten für Bundesstraßen entlastet, könnte sie die VHS vollständig finanzieren ohne Gebühren erheben zu müssen.

Interfraktionelle Anfrage im Verkehrsausschuss (9.3.2018):

Wie beurteilt die Verwaltung den Zusammenhang zwischen zunehmender Belastung der B 31 vor allem durch schwere Verkehre, dem dadurch verursachten Straßenverschleiß und den Haushaltsbelastungen der Stadt für den Unterhalt von Bundesstraßen (jährlich über 1,4 Mio. € höhere Aufwendungen als Erträge im Doppelhaushalt 2018/2019)?

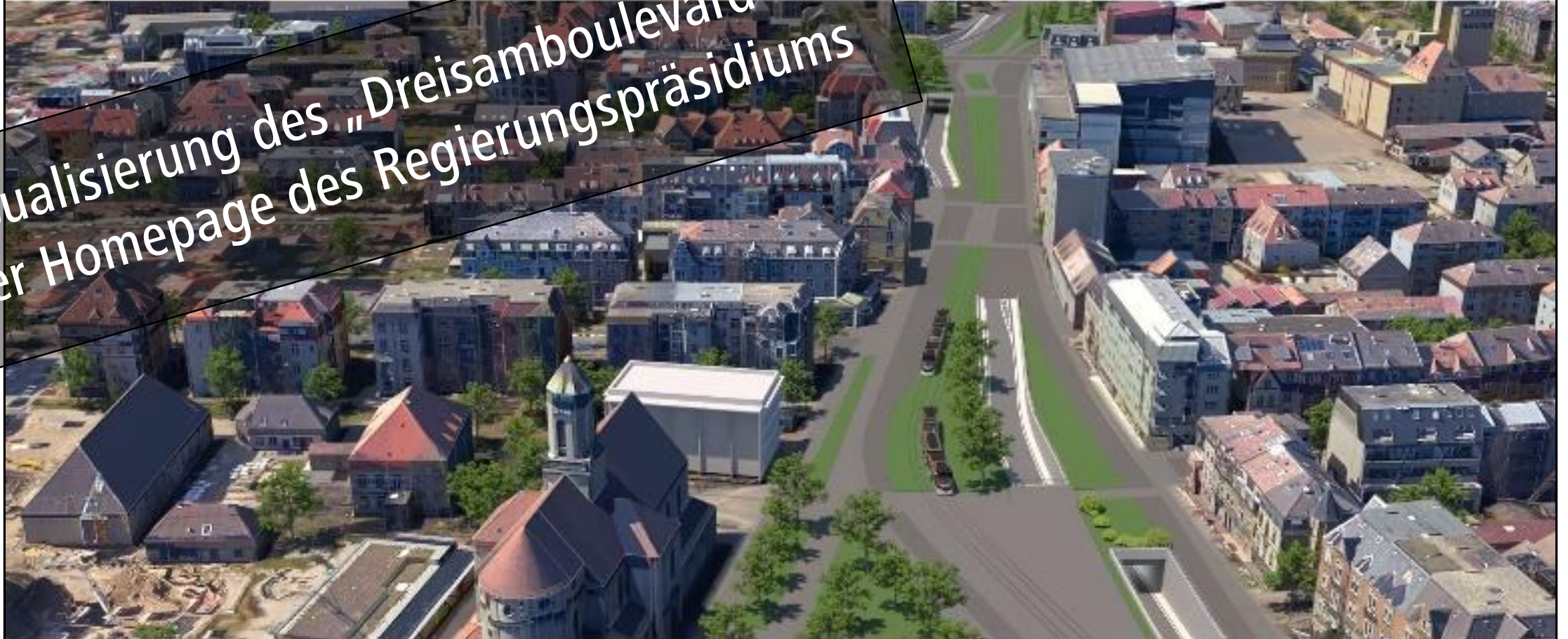
Antwort BM Prof. Haag (28.3.2018):

Es gibt einen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Verkehrsbelastung, den Achslasten und der Lebensdauer von einem Straßenoberbau. Zusammenfassend und pauschaliert lässt sich sagen, dass die Lebensdauer einer Straße mit steigender Verkehrsbelastung und steigenden Achslasten abnimmt.

5. Regierungspräsidium, Verwaltungsspitze der Stadt und Badische Zeitung behaupten eine baldige Fertigstellung des Stadttunnels.

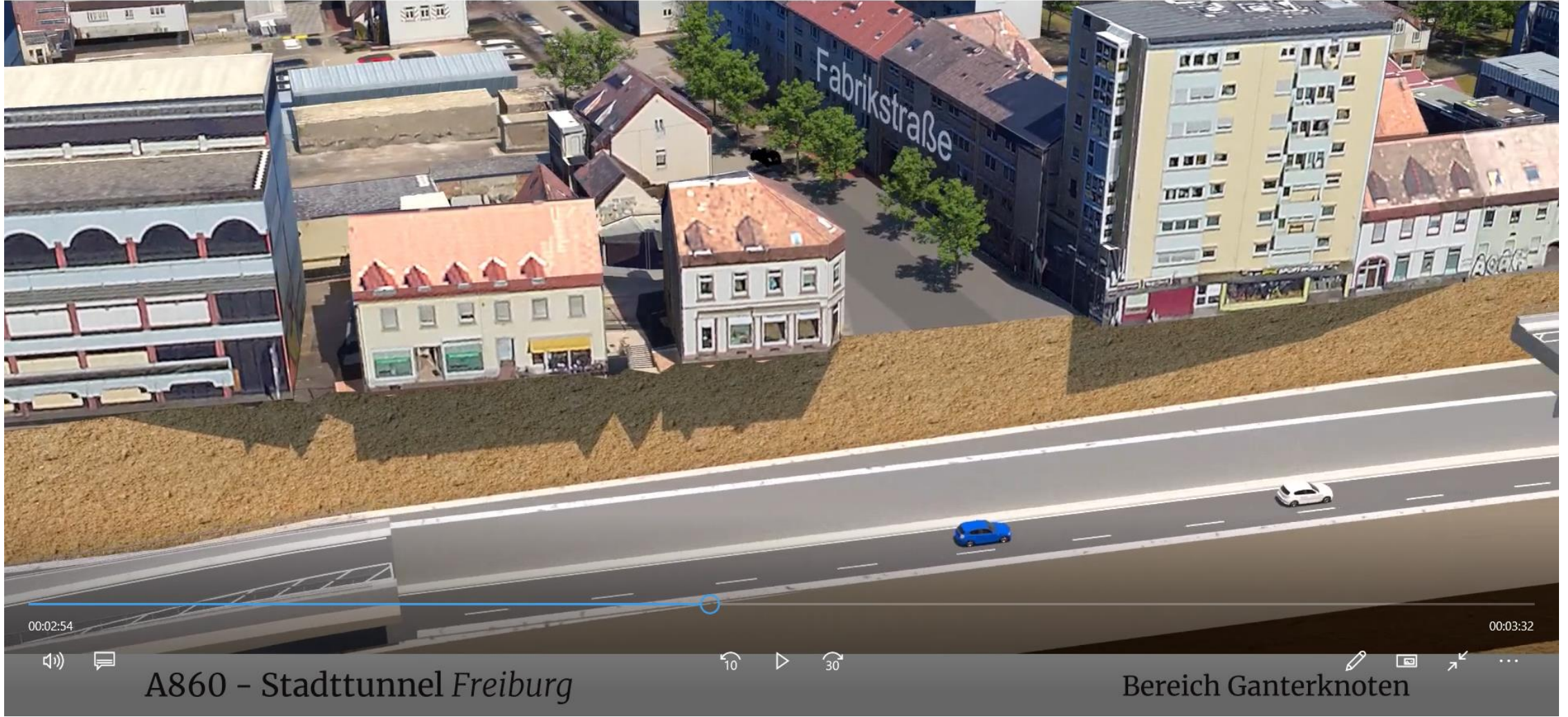


Visualisierung des „Dreisamboulevard“ auf
der Homepage des Regierungspräsidiums



A860 – Stadttunnel Freiburg

Bereich Ganterknoten



Die Zeitschiene	B31-Ost	Stadttunnel	
		min.	max.
Planfeststellungsverfahren (1978-1984)	6 Jahre	4	7
Klageverfahren (bis 1992)	8 Jahre	0	8
Vergabe bis Baubeginn (1994)	2 Jahre	2	2
<u>Bauzeit (bis 2002)</u>	<u>8 Jahre</u>	<u>8</u>	<u>10</u>
zusammen	24 Jahre	14	27

Das Planfeststellungsverfahren wird nicht vor 2021/22 eingeleitet
(BZ 8.10.19: „Vize-RP Ficht: RP will Planung bis 2021 abschließen“).

Ohne Klageverfahren Fertigstellung frühestens :	2035-2036
Bauzeit aber eher 10/12 Jahre (UB: 7 Jahre!):	2037-2040
Kommt es zu Klageverfahren frühestens:	2043-2048

Joachim Röderer, Badische Zeitung 6. März 2014:

Planung des Freiburger Stadttunnels macht Fortschritte.

Wenn die Ministerien in Stuttgart und Bonn das Vorhaben absegnen, könnte der Bau der Stadtunterfahung in vier, fünf Jahren starten.

(Bericht von einer Pressekonferenz mit Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer und Verkehrsbürgermeister Martin Haag)

Schadstoffbelastung an der Kronenbrücke

Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid

Aktuell



Prognose für 2025



HZ-GRAFIK/ASC

QUELLE: REGIERUNGSPRÄSIDIUM

Prognose für 2025



Badische Zeitung, 31. August 2019

Uwe Mauch suggeriert mit einer vom RP übernommenen Infografik eine Tunneleröffnung noch 2025



Auf den Fehler hingewiesen, wurde kurz danach die Grafik mit der 2025er-Prognose klammheimlich und kommentarlos aus der online-Ausgabe wegretuschiert, wie Stalin von der Kremllauer und durch dieses wunderbar unverfängliche Foto von der Kunst auf der Liegewiese des Faulerbads ersetzt.



EZ-GRAFIK/ASC

Quelle: Regierungspräsidium

6. Die LKW-Maut und ihre Ausdehnung auf die Bundstraßen hat keinerlei verkehrslenkende Wirkung.

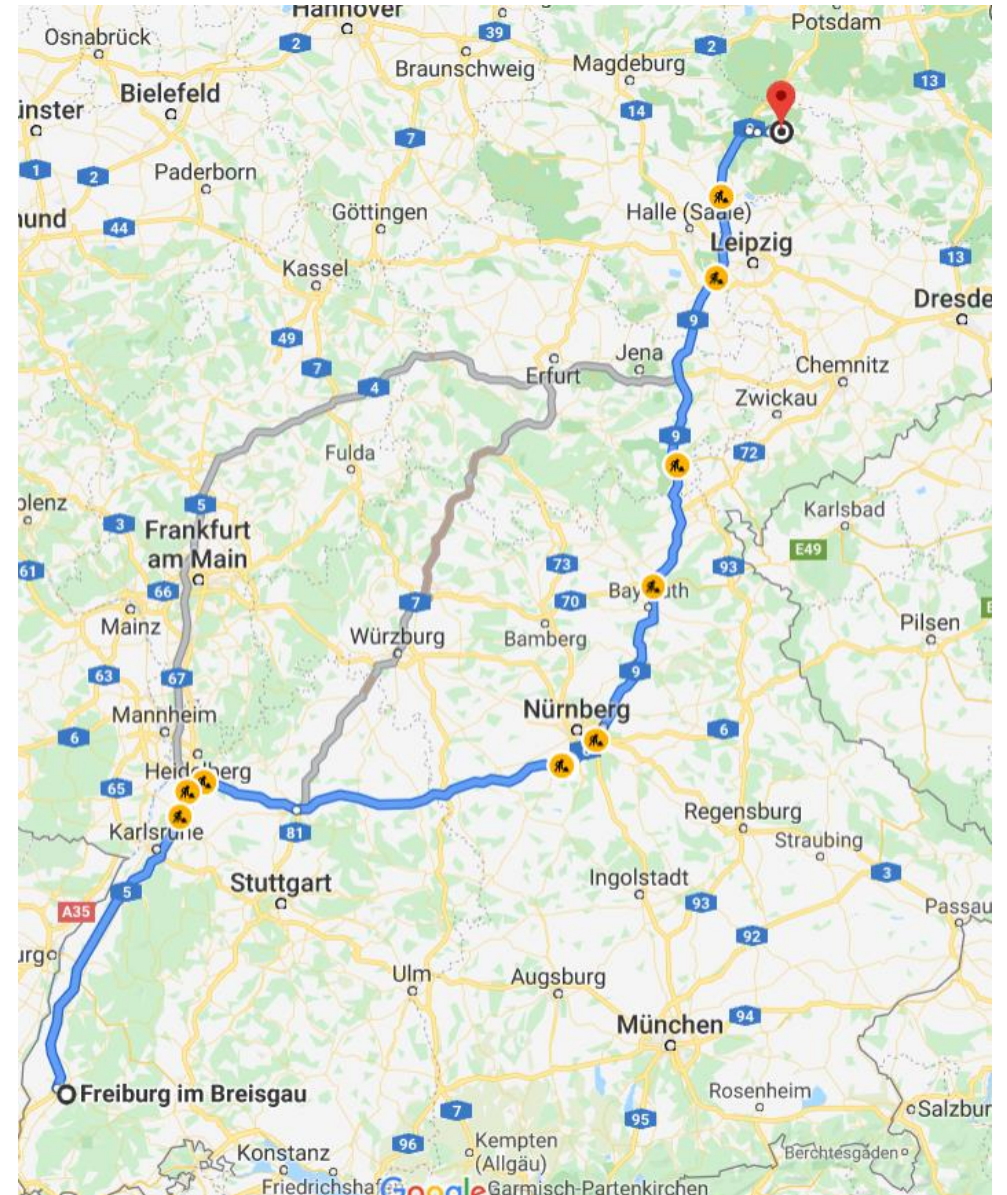
- Seit 1. Juli 2018: Maut für LKW ab 7,5 t auch auf Bundesstraßen.
- Mautkosten sind abhängig von Abgasnorm, zulässigem Gesamtgewicht und Achszahl.
- Die zusätzlichen Kosten für die Strecke der B31 ab Donaueschingen (Kreuzung B27/B31) bis A5 Freiburg-Mitte von 65 km haben keinerlei verkehrslenkenden Effekt:
- 40t Sattelzug / Euro 6: Mautkosten: Donaueschingen – Freiburg-Mitte A5 = 12,16 €.

Mineralwasser auf der B31:

Zuladung 40t Sattelzug
ca. 26 Tonnen = 33 Europaletten
zu je 40 Kisten = 1.320 Kisten

Maut pro Kiste: 12,16 € / 1.320
= 0,92 Cent

Erst ab einer Strecke von 700 km
werden Mautgebühren von 10 Cent
pro Kiste erreicht (z.B. Freiburg –
Lutherstadt Wittenberg = 711 km)



7. Die Privatisierung der Autobahnen mit der „Autobahn GmbH“ birgt hohe Risiken für Freiburg



Bislang Auftragsverwaltung der Länder im Auftrag des Bundes ab 1.1.2021: „Die Autobahngesellschaft GmbH“

- Eigentum an Autobahnen darf zwar nicht veräußert werden, direkte Beteiligungen Privater an Gesellschaft sind ausgeschlossen (Art. 90 GG)
- Rechtsformänderung zur AG einfachgesetzlich ohne 2/3-Mehrheit möglich
- ÖPP-Projekte praktisch unbegrenzt ohne Zeitlimit erlaubt. Begrenzung auf Teilprojekte bis 100 km ist Placebo (Privatisierung durch die Hintertür)
- Probleme:
 - Klappt das bis 1.1.21?
 - Gewinnerorientierte GmbH mit entsprechenden Vertragsverhältnissen
 - Sitz Berlin mit Niederlassung Stuttgart

8. Das Verkehrskonzept für die B31 muss vom Kopf auf die Füße gestellt werden

Unsere Leitideen:

- Die Freiburger Stadtgesellschaft muss sich wehren gegen den weiteren Ausbau der B31 als „Straße gegen Freiburg“.
- Sie darf sich nicht auf die Zukunfts-Fata-Morgana eines Stadttunnels vertrösten lassen.
- Kein weiterer Ausbau der B31 sondern rasche und nachhaltige Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmengen!

Die „Verkehrswende“ am Dreisamufer ist keine Aufgabe für ein paar genervte Anwohner, sondern für die ganze Stadt.

- Das Problem: die kommunalen Einflussmöglichkeiten sind bescheiden.
- Vieles ist bundesgesetzlich geregelt und bräuchte Mehrheiten in Berlin.
- Fast alles braucht die Zustimmung der Landesregierung (des Regierungspräsidiums).
- Bevor Gesetze geändert werden (können), müssen sich wahrscheinlich Meinungen ändern („normative Kraft des Faktischen“).

Rechtsgrundlage für alle verkehrsbeschränkenden Maßnahmen:

§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. (...) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“

Zuständigkeiten

- Zuständig in Freiburg: die Stadt als „untere Verkehrsbehörde“
- An Bundesstrassen aber immer nur mit Zustimmung des Regierungspräsidiums.
- Maßnahmen, die mehrere Landkreise betreffen: nur RP
- Möglich sind z.B. Durchfahrtsverbote, Tempolimits, Verkehrsbeschränkungen, Pfortnerampeln ... (auch im Rahmen von Versuchen)

Weitere Verkehrsbeschränkungen sind möglich:

- Wer vor zehn Jahren Dieselfahrverbote oder Tempo 30 ganztags auf Bundesstraßen gefordert hatte, wurde zum weltfremden Spinner erklärt
- Das Recht erfordert immer eine Abwägung der unterschiedlichen Interessen: Flüssigkeit des Verkehrs / Gesundheitsschutz Anwohner / Unfallgefahren / Allgemeinheit / Kosten des Straßenunterhalts ...
- Die richterliche Abwägung wird immer auch über die „Verkehrsanschauungen“ in der Gesellschaft geprägt ...

Erfolge sind nur möglich zusammen mit dem Umland:

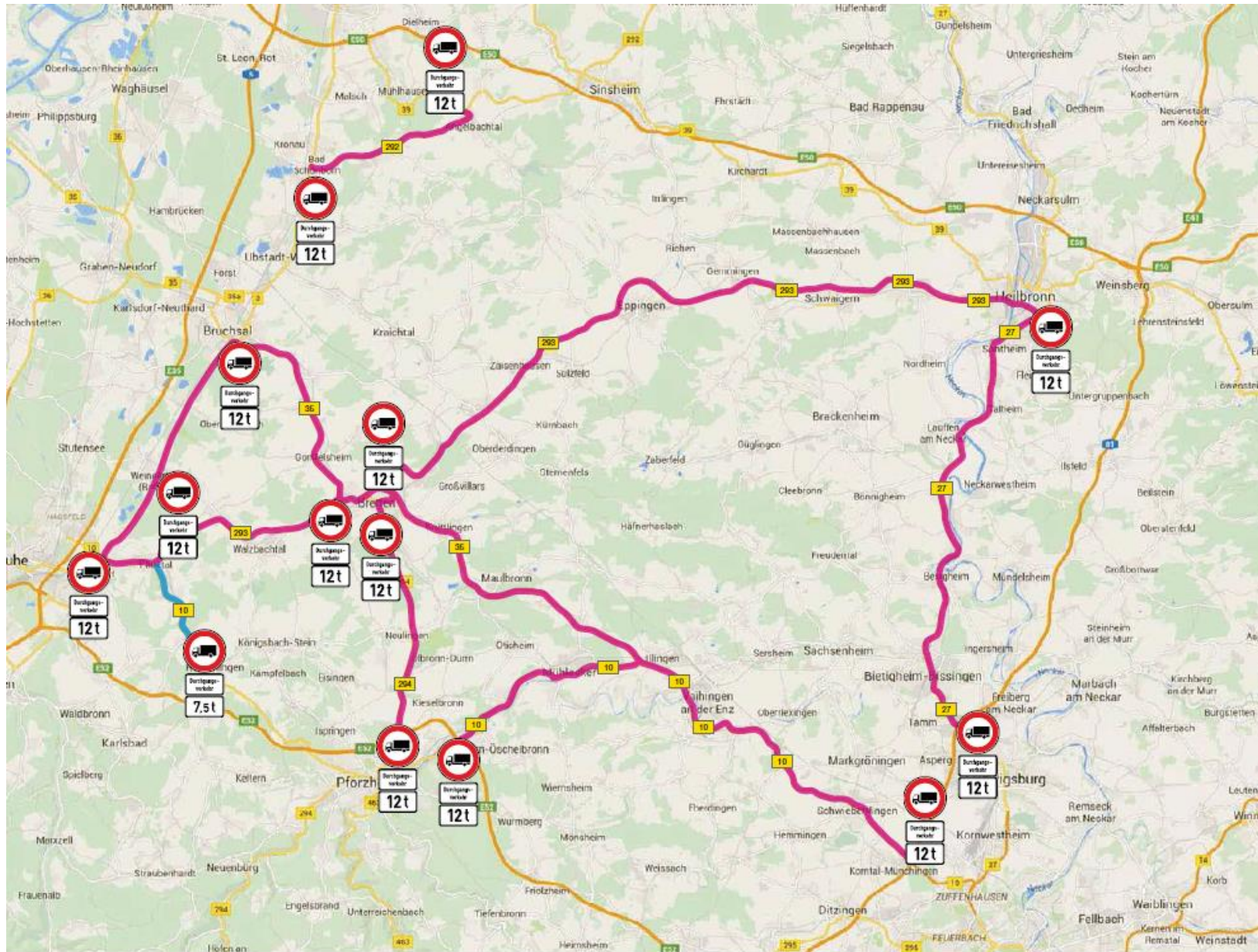
1. Durchfahrtsverbot für schwere LKW über 12t im Transitverkehr
2. Sofortiger Stopp des dreispurigen Ausbaus der B31
3. Tempolimit 70 km/h zwischen Donaueschingen und Freiburg

9. Ein erster Schritt: Durchfahrtsverbot für LKW über 12t im Transitverkehr

Wird Zeichen 253 mit diesen Zusatzzeichen angeordnet, bedeutet dies:

1. Das Verbot ist auf den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen, einschließlich ihrer Anhänger, mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 12 t beschränkt.
2. Durchgangsverkehr liegt nicht vor, soweit die jeweilige Fahrt
 - a) dazu dient, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen,
 - b) dem Güterverkehr im Sinne des § 1 Absatz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeorts des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt), dient; (...)

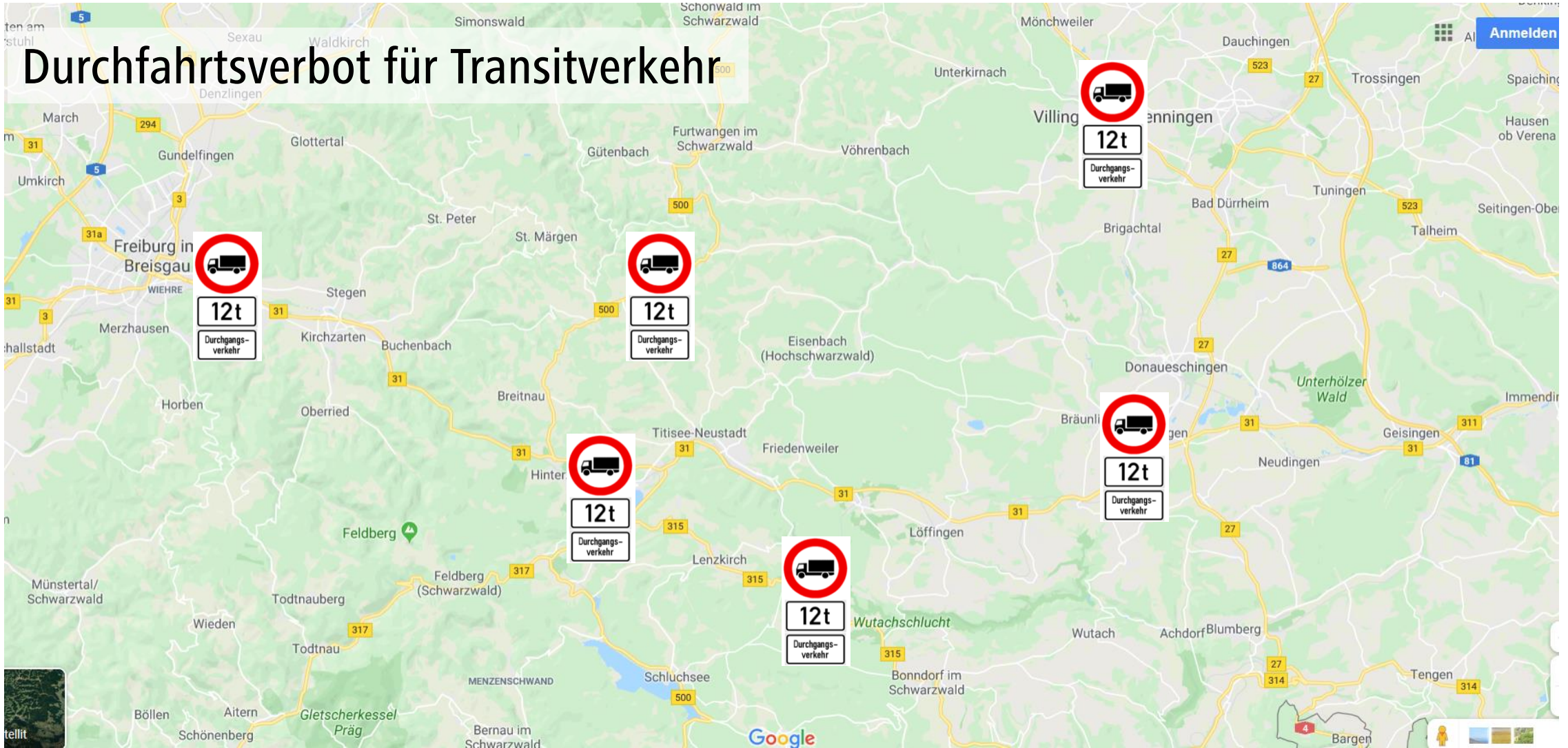




Durchfahrtsverbot
für LKW über 12t
ganztags zwischen
den Autobahnen
A5, A6, A8 und A81
(Heilbronn –
HD - KA – S)

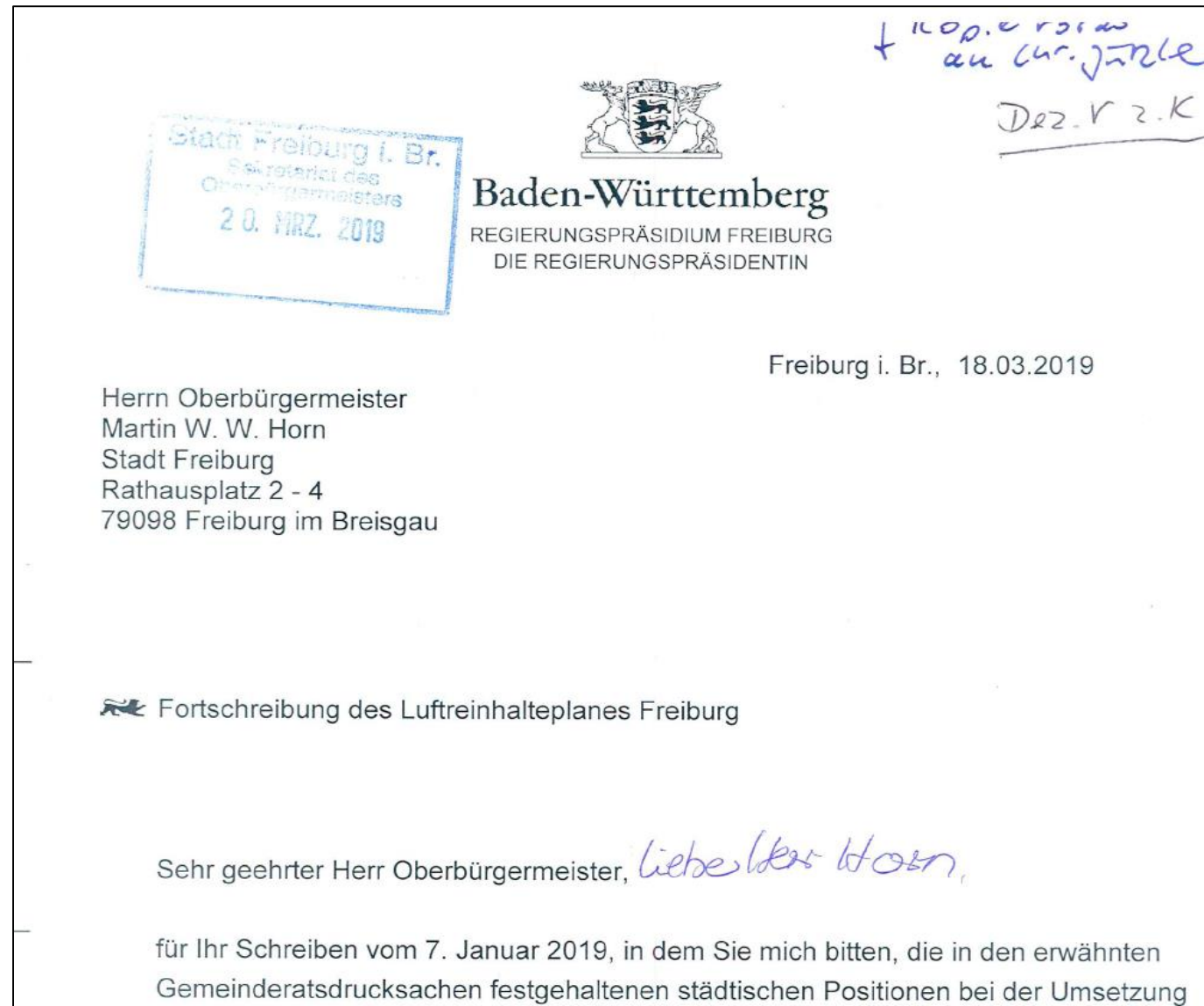
seit 29. Juni 2015

Durchfahrtsverbot für Transitverkehr



Der Gemeinderat hatte im Rahmen des Luftreinhalteplans ein Durchfahrtsverbot für den schweren Transitverkehr (LKW ab 12t) gefordert.

Das Regierungspräsidium hat abgelehnt:



Hier hat die Behörde das Interesse des Gesundheitsschutzes der Anwohner gegen die Bedürfnisse des Kraftverkehrs nach Mobilität und dem öffentlichen Interesse an der Versorgung der Bevölkerung abzuwägen. Bei der Gewichtung der Interessen spielt auch die Verkehrsfunktion der betreffenden Straße eine wesentliche Rolle. So dient etwa eine Bundesstraße gerade der möglichst ungehinderten, zügigen Abwicklung des Fernverkehrs und soll die Freizügigkeit des Verkehrs sichern. Soll diese widmungsgemäße Nutzung daher durch ein Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs beschränkt werden, müssen die Gründe hierfür ein besonderes Gewicht aufweisen, sodass etwa Lärm- und Abgasimmissionen bereits eine relevante Gesundheitsgefährdung der Wohnbevölkerung darstellen müssten.

Diese Voraussetzungen liegen für das Gesamtnetz der Bundesstraßen zwischen der A 81 und A 5 (Donaueschingen – Freiburg) nicht vor. Ein großflächiges Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs nach § 45 Abs. 1 StVO innerhalb des Gesamtnetzes, dessen wesentlicher Bestandteil die B 31 Donaueschingen – Freiburg ist, scheidet bereits deshalb aus, weil die B 31 die einzige leistungsfähige Ost-West-Achse zwischen der B 33 und der A 98/ B34 ist. Im Gegensatz zum zitierten Quadranten zwischen Karlsruhe und Stuttgart **steht außerhalb der B 31 keine weitere entsprechend geeignete und leistungsfähige Verkehrsverbindung für den Ost-West-Verkehr in einem zumutbaren Bereich zur Verfügung.** Eine Anordnung war daher auch nicht nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften möglich.

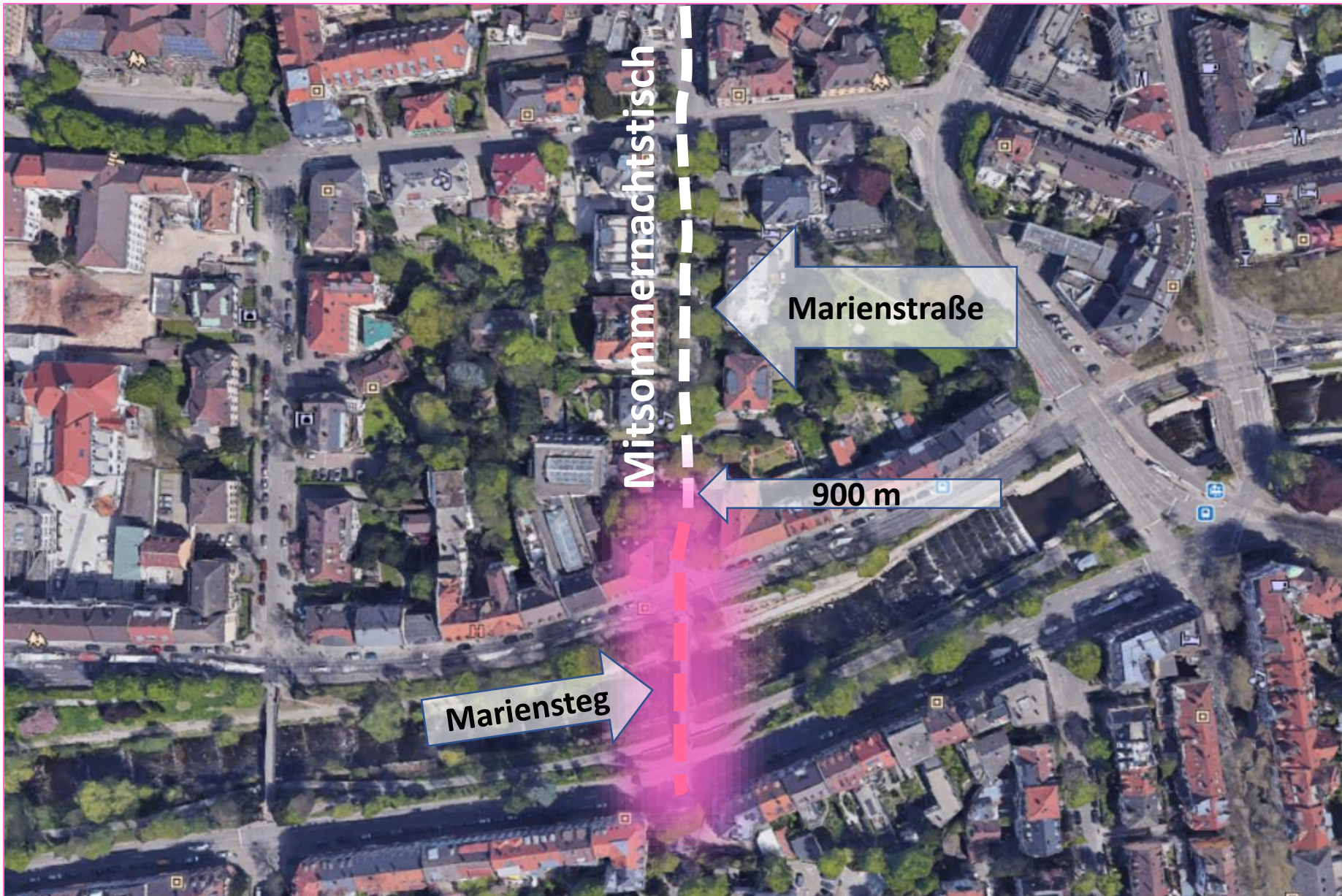
10. Was tun?

Stadtjubiläum 2020 und Landtagswahlen 2021
eröffnen Möglichkeiten ...



Im Juni 2020 wird im Rahmen des Stadtjubiläums ein 900-Meter-Mittsommernachtstisch organisiert und jede/r ist zum Mitmachen eingeladen

...



Die Gedanken sind frei

8 Die Ge - dan - ken sind frei, wer kann sie er - ra - ten? Sie flie - gen vor - bei wie nächt - li - che
G D G D

12 Schat - ten. Kein Mensch kann sie wis - sen, kein Jä - ger sie
G C G D

schie - ßen, es blei - bet da - bei: die Ge - dan - ken sind frei!

The image shows a musical score for the song 'Die Gedanken sind frei'. It consists of three staves of music in G major (one sharp) and 3/4 time. The first staff covers measures 8-11, the second staff covers measures 12-15, and the third staff covers measures 16-19. The lyrics are written below the notes, with chord symbols (G, D, C) placed under the corresponding notes. The piece ends with a double bar line at the end of the third staff.



www.dreisamufer.de
forum@dreisamufer.de