

Stadt Freiburg im Breisgau - Bürgermeisteramt Dezernat V
Postfach, D-79095 Freiburg

1.
Fraktionsgemeinschaft
Unabhängige Listen Freiburg
Geschäftsstelle
Rathausplatz 2 - 4
79098 Freiburg i. Br.

Bürgermeisteramt

Dezernat V

Adresse: Fehrenbachallee 12
D-79106 Freiburg i. Br.
Telefon: 0761 / 201 - 4670
Telefax: 0761 / 201 - 4699
Internet: www.freiburg.de
E-Mail*:

Ihr Zeichen/Schreiben vom

Unser Aktenzeichen

Ihnen schreibt

Freiburg, den
28.03.2018

Verkehrssituation Dreisamufer Anfrage zum Verkehrsausschuss am 13.03.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Anfrage zur Sitzung des gemeinderätlichen Verkehrsausschusses vom 09.03.2018. Wie in der Sitzung zugesagt, beantworte ich hiermit Ihre Fragen bezüglich der Verkehrssituation am Dreisamufer.

Zu Ihren Fragen im Einzelnen:

Frage 1:

Der Gemeinderat hatte bei Aufstellung des Lärmaktionsplans 2015 (basierend auf den Verkehrszahlen des Jahres 2011) Auslösewerte für Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) für Lden und 55 dB(A) für Lnight festgelegt, während die Grenzwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen basierend auf § 45 StVO bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen. Die Lärmkartierung für Freiburg 2012 (basierend auf den Zahlen von 2011) weist für Lden an der Ortsdurchfahrt der B 31 regelmäßig bereits Werte zwischen 75 und 80 dB(A) aus und für Lnight zwischen 65 und 70 dB(A).

Welche Lärmpegelwerte haben jetzt die erneuten Lärmberechnungen für die „Belastungsachsen“ also vor allem auch die B 31 erbracht? Auf Basis welcher Verkehrszahlen wurden diese Berechnungen durchgeführt?

Wegen der aktuellen Baustellensituation in der Innenstadt war in den letzten Jahren eine seriöse Erhebung der Verkehrsmengen als Grundlage für die Fortschreibung der Lärmkartierung nicht möglich. Die aktuellste vorliegende Lärmkartierung ist daher die aus dem Jahr 2012.

Sprechzeiten: nach Vereinbarung
Straßenbahn und Bus: Linie 1 - 3 - 4 - 5 Haltestelle Rathaus im Stühlinger
Sparkasse Freiburg - Nördlicher Breisgau:

*E-Mail-Adresse nur für
formlose Mitteilungen
ohne elektronische
Signatur



Da die Lärmbelastung nicht linear sondern logarithmisch mit der Verkehrsmenge korreliert, sind die Veränderungen der Lärmbelastung stets um ein Vielfaches geringer als Veränderungen der Verkehrsmengen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass es gegenüber der Lärmkartierung von 2012 keine gravierenden Veränderungen bei den Lärmbelastungen geben wird.

Frage 2:

Trifft es zu, was die Anwohnerinitiative *forum dreisamufer* gegenüber der Presse behauptet hat, dass zwischen 2009 und 2017 der schwere Güterverkehr, der vor allem für Lärm- und Erschütterungsbelastung verantwortlich ist, im Freiburger Osttunnel um fast 25 % zugenommen hat, die Zahl der Sattelzüge sogar um über 50 %, während die Zahl der Pkw im gleichen Zeitraum nur geringfügig um 2,4 % gestiegen ist?

Eine generelle Zunahme des Schwerverkehrs an der Dauerzählstelle B 31 im Schützenalleetunnel können wir bestätigen. Allerdings ist zu der von Herrn Höllwarth erwähnten Steigerung nach dem Jahr 2009 anzumerken, dass das Jahr 2009 aufgrund der Wirtschaftskrise das Jahr mit dem geringsten Schwerverkehrsaufkommen seit Beginn der Messungen im Jahr 2004 war. Es ist entscheidend, welche Jahre ins Verhältnis gesetzt werden, um relative Verkehrsentwicklungen abzuleiten. Betrachtet man die Verkehrsentwicklung seit Beginn der Messungen an der Messstelle des Landes im Schützenalleetunnel, so hat der Schwerverkehr in den 13 Jahren um knapp 25 %, der Gesamtverkehr lediglich um knapp 7 % zugenommen (bezogen auf den Wert von 2004).

Frage 3:

Trifft es zu, dass bereits 2014 täglich im Durchschnitt knapp 3.000 Lkw die B 31 in Freiburg (Messstelle Schwarzwaldstraße der LUBW) durchfahren haben, während es am Stuttgarter Neckartor nur knapp über 2.000 Lkw waren? Trifft es weiterhin zu, dass am Grenzübergang der A 5 in Weil/Basel durchschnittlich täglich (Nov. 2017) 11 % mehr PKW und Motorräder gezählt wurden als im Freiburger Osttunnel und sogar über 36 % mehr Lieferwagen und Lkw?

Die von der LUBW veröffentlichten Zählwerte für die beiden hier verglichenen Stationen Stuttgart Neckartor und Schwarzwaldstraße in Freiburg (Höhe Fabrikstraße) zeigen für das Jahr 2014 nach den uns vorliegenden Daten das folgende Bild:

Stuttgart Neckartor (B 14)

DTV: 70.900 Kfz/24 h

Lkw-Anteil: 2,9 % (= 2.056 LKW/24 h)

Freiburg Schwarzwaldstraße (B 31)

DTV: 54.200 Kfz/24 h

Lkw-Anteil: 5,5 % (= 2.981 LKW/24 h)

Die von der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg veröffentlichten Werte für die automatische Zählstellen auf der A 5 bei Weil am Rhein und im Schützenalleetunnel der B 31 in Freiburg zeigen für die Jahreswerte 2017 das folgende Bild:

Weil am Rhein (A 5)

DTV: 32.962 Kfz/24 h

Lkw-Anteil: 7,9 % (= 2.604 LKW/24 h)

Freiburg Schützenalleetunnel (B 31)

DTV: 35.691 Kfz/24 h

Lkw-Anteil: 8,7 % (= 3.105 LKW/24 h)

Die Werte für 2014 (im Vergleich zu den gewünschten Zahlen der LUBW):

Weil am Rhein (A 5)

DTV: 31.969 Kfz/24 h

Lkw-Anteil: 8,0 % (= 2.558 LKW/24 h)

Freiburg Schützenalleeetunnel (B 31)

DTV: 33.939 Kfz/24 h

Lkw-Anteil: 7,9 % (= 2.681 LKW/24 h)

Warum das Forum Dreisamufer die beiden vorgenannten Stationen zum Vergleich mit der Schwarzwaldstraße für zwei unterschiedliche Jahre heranzieht, ist für uns fachlich nicht erkennbar.

Frage 4:

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)? Ist wegen der steigenden Verkehrszahlen für den Schwerverkehr auch mit steigenden Erschütterungsbelastungen für die anliegenden Gebäude und ihrer Bewohner_innen zu rechnen? Trifft es in diesem Zusammenhang zu, dass ein von der Stadt in Auftrag gegebenes Gutachten bereits 2011 Messwerte in der Dreisamstraße ermittelt hat, die im Schnitt das Dreifache der Grenzwerte der DIN-Norm für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden erreicht und teilweise noch weit überschritten haben?

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.

Allein der steigende Schwerverkehrsanteil erzeugt noch keine erhöhten Erschütterungen. Die Erschütterungen werden von den Achslasten, dem Zustand der Fahrbahnen und der vorhandenen Bausubstanz der angrenzenden Gebäude bestimmt.

Ein Gutachten aus dem Jahr 2011 führte zu folgenden Ergebnissen:

1. Die Anhaltswerte für „Einwirkungen auf Gebäude“ sind unterschritten.
2. Die Anhaltswerte für „Einwirkungen auf Menschen“ wurden überschritten.

In Terminen vor Ort mit Gutachter und Anwohner_innen wurden in erster Linie die damals vorhandenen Fahrbahnunebenheiten und ein zu tief sitzender Schachtdeckel als sogenannter „Impulsgeber“ identifiziert. GuT und badenova haben diese Unebenheiten daraufhin umgehend beseitigt. Das GuT wird u. a. aus diesem Grund nun im April 2018 in diesem Teilbereich ein Stück der Fahrbahn sanieren.

Frage 5:

Der Badischen Zeitung vom 08.03.2018 ist zu entnehmen, dass an den Fahrstreifen in der Dreisam- und Schreiberstraße an zwei Tagen im April Instandsetzungsarbeiten vorgesehen sind. Dabei kann es sich offensichtlich nur um

die allernötigsten Reparaturen handeln. Geht das GuT davon aus, dass diese Maßnahmen ausreichend sind, um jedenfalls mittelfristig Fahrbahnoberflächen zu schaffen, die geeignet sind, Lärm- und Erschütterungsbelastungen an diesen Straßenabschnitten zu reduzieren?

Die am 08.03.2018 in der BZ angekündigten Arbeiten dienen zum einen der Herstellung einer ebenen Fahrbahnoberfläche, wie oben beschrieben, zum anderen aber auf Höhe der Schreiberanlage - in einem kleinen Teilbereich auf der rechten Fahrspur - der Erhaltung und Wiederherstellung der Verkehrssicherheit.

Eine mittelfristig tragfähige Gesamtanierung wird damit allerdings nicht erreicht.

Frage 6:

In welchem Zeitrahmen ist eine Umsetzung eines Tempolimits auch für die Tagesstunden an der Schwarzwaldstraße und den Dreisamuferstraßen, die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde beim RP vorausgesetzt, zu rechnen?

Entsprechend der gemeinderätlichen Auftragslage hat die Verwaltung vordringlich untersucht, inwieweit eine möglichst flächendeckende nächtliche Tempo 30-Regelung (22:00 bis 6:00 Uhr) aufgrund der Lärmimmissionen erreichbar ist. Das entsprechende Konzept liegt dem Gemeinderat aktuell zur Beratung und Beschlussfassung vor (siehe Drucksache G-18/052). Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund von Lärmbelastungen in den Tagstunden sind darin zunächst nicht vorgesehen und sollen erst in einer weiteren Gesamtbetrachtung bewertet werden. Dabei wird für die Dreisamuferstraßen geprüft, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) eine wahrnehmbare Lärminderung erwarten lässt und umsetzbar ist, ohne damit Verkehre in andere empfindliche Straßenzüge zu verlagern oder die lufthygienische Situation zu verschlechtern. Hierzu wird die enge Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg gesucht, das derzeit im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg in Abstimmung mit der Stadt die Auswirkungen einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit (30 oder 40 km/h) in ihren Auswirkungen auf die Lufthygiene untersuchen lässt. Das Ergebnis wird in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingespeist. Aus diesen Gründen können wir heute keine Prognose für einen Umsetzungszeitraum abgeben.

Mit freundlichen Grüßen

2.

Nachricht hiervon:

- a.) den Vorsitzenden der im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften und Gruppierung
- b.) den Geschäftsstellen der im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften und Gruppierung

jeweils mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Interne Anmerkung:

Das Schreiben wurde mit dem Regierungspräsidium, Referat 54.1 abgestimmt.

gez.

Prof. Dr. Martin Haag
Bürgermeister