



Dr. Wolf-Dieter Winkler
Gerlinde Schrempp
Karl-Heinz Krawczyk
Prof. Dr. Klaus-Dieter Rückauer

Freiburg, 23.12.2016

Fraktionsgemeinschaft FL / FF, Rathausplatz 2-4, 79098 Freiburg

Herrn
Oberbürgermeister Dr. Dieter Salomon
Rathausplatz 2-4
79098 Freiburg

per E-Mail an: hpa-ratsbuero@stadt.freiburg.de

Anfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen

Hier: Stadtbahnverlegung von der Komturstraße in die Waldkircher Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

in Ergänzung zu der interfraktionellen Anfrage vom 23.12.2016 wollen wir noch weitergehende Auskünfte zur Stadtbahnverlegung Komturstraße.

Viele Bürger im Bereich von Waldkircher Straße und Komturstraße haben sich gegen eine Verlegung der Stadtbahn ausgesprochen, da sie befürchten, dass dadurch erhebliche Nachteile auf sie und die Nutzer der umgestalteten Straße zukommen werden. Interessant ist dabei, dass die Bewohner um die Komturstraße die Bahn behalten wollen und die Bewohner um die Waldkircher Straße sie gerade nicht haben wollen. Bei einer Veränderung der Waldkircher Straße in der geplanten Form würden sich, bereits im Voraus erkennbar, massive Nachteile und kaum Vorteile ergeben.

Ursprünglich sollte auf dem Güterbahnhofareal ein Betriebshof der VAG entstehen. Dafür wäre eine Verlegung der Trasse notwendig gewesen. Dieses Argument entfällt jedoch, da das VAG-Zentrum auf der Haid ausgebaut wurde.

Die Verlegung der Stadtbahn in die Waldkircher Straße und die damit verbundene Umgestaltung der Straße soll 13,6 Millionen Euro kosten. Dabei mussten wohl noch nach uns vorliegenden Informationen die Kosten im Jahr 2015 um 70% nach oben korrigiert werden. Es wurde von Seiten der Verwaltung mehrmals daraufhin hingewiesen, dass ein Großteil der Umbaumaßnahmen vom Land bezahlt würde. Im Gegensatz dazu würde die unbestritten notwendige Sanierung der Gleise in der Komturstraße bei der Stadt hängenbleiben. Dies führt bei uns zu der Vermutung, dass weniger sachliche als vielmehr finanzielle Argumente als Entscheidungsgrundlage für die geplante Verlegung der Straßenbahn herhalten müssen. Denn üblicherweise wird versucht, den Individualverkehr vom ÖPNV zu trennen, um nachteilige gegenseitige Beeinflussungen zu vermeiden. Hier soll nun das Gegenteil geschehen. Wir weisen darauf hin, dass in beiden Fällen Steuergelder zum Einsatz kommen und es dem Steuerzahler egal sein dürfte, wer im Einzelnen sein Geld ausgibt, die Stadt oder das Land. Er wird aber wenig Begeisterung verspüren, wenn aus reinen Zuständigkeitsüberlegungen mehr Geld ausgegeben wird, als notwendig. Und er wird noch weniger begeistert sein, wenn die neue Variante schlechter ist als die aktuelle. Vor dem Hintergrund defizitärer Haushalte in Stadt und Land in den nächsten Jahren ist unter diesen Umständen eine solche Maßnahme erst recht nicht zu vermitteln.

-1-

Fraktionsgemeinschaft FL / FF
Rathausplatz 2-4
79098 Freiburg
Fraktionsgeschäftsführer: Dr. Wolfgang Deppert

Fon: 0761/201-1830
Fax: 0761/201-1839
Mail: fl-ff-fraktion@stadt.freiburg.de
Home: www.freiburg-lebenswert.de/www.fuer-freiburg.org

Frage: Liegt eine Kostenschätzung für eine Alternative, d.h. die Sanierung des bestehenden Gleiskörpers mit behindertengerechten Zugängen in der Komturstraße vor? Falls ja, möchten wir um Einsicht bitten; wenn nein, warum wurde sie noch nicht erstellt?

Die Stadt gibt als Planungsziel vor (Bebauungsplan 2-111):

1. „der Straßenentwurf hat die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen und soll soweit wie möglich den Straßenraum aufwerten.“

- Es ist geplant, über 100 Bäume für die Straßenbahnverlegung zu fällen, obwohl fast alle dieser Bäume durch die Baumschutzsatzung der Stadt Freiburg, zumindest theoretisch, geschützt sind. Dadurch würden sowohl das Mikroklima in diesem Teil der Stadt wie auch das Stadtbild in erheblichem Maß negativ beeinflusst.
- Der kleine Park Ecke Rennweg/Komturstraße, der von Bürgern des Stadtteils Brühl häufig benutzt wird, würde wegen der Straßenbahnverlegung ersatzlos entfallen.
- Grünflächen werden versiegelt, auf denen die „streng zu schützende“ Art der Mauereidechse lebt (EU-weiter Schutz-Status).
- Die Waldkircher Straße ist eine der lautesten Straßen Freiburgs. Durch die Straßenbahn und den damit verbundenen Rückstau von Kraftfahrzeugen wird sich der Lärmpegel noch erhöhen. Verschärft wird die Situation weiterhin durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf Grund des neuen Quartiers Güterbahnhof.
- Mögliche Gefährdung denkmalgeschützter Häuser durch Erschütterungen – z.B. Waldkircher Str. 14/16, 19 und 21.

In der vorliegenden Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) werden die gleichen Bedenken aufgeführt.

Frage: Liegen mittlerweile, wie in der UEP gefordert, Verkehrs-, Lärm-, Erschütterungsgutachten und das Gutachten zu elektromagnetischen Feldern vor? Liegt ein Bau- und Untergrundgutachten vor? Wie sehen die Ergebnisse aus? Wir bitten um Vorlage der Gutachten. Gibt es eine Luftschadstoffuntersuchung und eine artenschutzrechtliche Prüfung?

Gegenstand des Denkmalschutzes ist u.a. auch laut §2 Abs.3 (1) DSchG die Umgebung eines Kulturdenkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild von erheblicher Bedeutung ist (§15 Abs.3 DSchG). Die Pläne der Stadt Freiburg zur Umgestaltung der Waldkircher Straße im Rahmen der Verlegung der Gleiskörper stellen eine gravierende Veränderung der Umgebung der denkmalgeschützten Gebäude um die Alte Zollhalle dar, da dieser Gebäudekomplex damit nicht mehr als baulich gestaltete Einheit wahrzunehmen ist.

Frage: Wurde eine Stellungnahme der zuständigen Denkmalschutzbehörde eingeholt? Wie sieht diese aus?

2. „attraktiver Stadtbahnverkehr: kurze Reisezeiten, sicherer und störungsfreier Verkehrsablauf, Barrierefreiheit, grundsätzlich priorisiert. Zum Erreichen dieses Zieles ist die Führung der Stadtbahn soweit wie möglich auf eigenem Gleiskörper erforderlich.“

- Die neue Trasse verläuft nur 90 Meter nord-westlich der alten Trasse. Im Gegensatz zur neuen Streckenführung hat die bisherige in der Komturstraße wegen des dort geringen Individualverkehrs quasi einen „eigenen Gleiskörper“.
- Durch Wegfall einer Haltestelle werden für viele Anwohner die Wege weiter statt kürzer.
- Durch die bestehenden Haltestellen wird das Areal des Güterbahnhofs im Umkreis von 500m gut abgedeckt.
- Barrierefreiheit von Haltestellen ist auch in der Komturstraße zu erreichen.
- Der geplante Verkehrsablauf wird wesentlich störanfälliger durch Rückstau auch außerhalb der Spitzenzeiten durch
 - gemeinsame Fahrstrecken von Straßenbahn und Individualverkehr
 - Ampeln an zwei Haltestellen und Kreuzungsbereichen
 - die Querung der Kreisverkehre durch die Straßenbahn und damit die komplette Blockade der Kreisverkehre, auch für Geradeausfahrer, die die Gleise gar nicht queren müssen
 - zusätzliche Umwege für Autofahrer durch Leitung der Linksabbieger über zwei Kreisverkehre (beispielsweise werden Autofahrer, die aus dem Rennweg in die Kaiserstuhlstraße wollen, über den Kreisverkehr am Zollhallenplatz geleitet)
- Ein „eigener Gleiskörper“ ist in der Waldkircher Straße nicht ohne Unterbrechungen möglich.

Es sind demnach keine verkehrstechnischen Vorteile durch die Verlegung der Straßenbahn zu erkennen, jedoch erhebliche Nachteile.

Frage: Worin soll die größere „Attraktivität“ der Stadtbahn in der Waldkircher Straße im Vergleich zur Komturstraße liegen?

3. „Abwicklung des erforderlichen Kfz-Verkehrs auch zu Spitzenzeiten in ausreichender Qualität.“

- Der Verkehrstau wird aus den o.g. Gründen (s. Punkt 2) zunehmen und wird zu Ausweichverkehr und damit dauernder Mehrbelastung in der Komturstraße und den Güterbahnhofstraßen führen (Beispiel: Habsburger Straße mit Parallel-Straßen).
- Laut Rettungsleitstelle gibt es schon jetzt erhebliche Verzögerungen und Umwege bei Notarzt- und Feuerwehreinsätzen beispielsweise in der Habsburger Straße, wo die Straßenbahn so verlegt wurde, wie in der Waldkircher Straße geplant.
- Durch die Nähe zur Uniklinik werden in der Waldkircher Straße besonders viele Rettungseinsätze betroffen sein. Weder ein Befahren der begrünten Gleiskörper noch ein Ausweichen bzw. Überholen auf den Fahrspuren werden möglich sein.
- Aus diesen Bedingungen ergibt sich zwangsläufig eine dauernde Gefährdung von Patienten.

Frage: Wie soll der zu erwartende Rückstau und die absehbare Behinderung der Rettungsfahrzeuge verhindert werden?

4. „Attraktive und sichere Radverkehrsanlagen. Die Waldkircher Straße ist im „Radkonzept 2020“ als Rad-Vorrang-Route ausgewiesen.“

- Radwege in den Kreisverkehren der Waldkircher Straße sind nicht vorgesehen. Kreisverkehre stellen aber gerade für Radfahrer ein extrem hohes Gefahrenpotential dar, weil die

Autofahrer vor allem bei hohen Verkehrsaufkommen ihre Aufmerksamkeit in erster Linie auf die im Kreisverkehr befindlichen Autos richten und dabei Radfahrer leicht übersehen. Sie erfordern auch von Radfahrern eine wesentlich höhere Aufmerksamkeit. Sichere und für die Radfahrer stressfrei zu nutzende Radwege sind unseres Erachtens in der Waldkircher Straße ohne Kreisverkehre und Straßenbahn besser zu realisieren. Eine höhere Gefährdungslage und mehr Stress-Situationen widersprechen dem Grundgedanken und der Zielsetzung des Radkonzeptes.

- Radwege sind wesentlich attraktiver, wenn sie unter schattenspendenden Bäumen entlang geführt werden.

Frage: Wie wird die Sicherheit auf der Rad-Vorrang-Route gewährleistet, wenn keine Radwege in den Kreisverkehren vorgesehen sind? Wie sollen die Planungen mit den Vorgaben des Radkonzeptes in Übereinstimmung gebracht werden?

5. „Sichere und attraktive Anlagen für den Fußverkehr, mit besonderem Augenmerk auf Belange der Barrierefreiheit.“

- Sichere Fußgängerüberwege sind ohne zusätzliche Straßenbahn in der Waldkircher Straße besser zu realisieren.
- Barrierefreiheit für Fußgänger ist auch in der Komturstraße zu erreichen.
- Wenn alle Bäume auf der Waldkircher Straße gefällt worden sind, wird sie sich im Sommer in eine heiße Asphaltbahn verwandeln, kein Ort, an dem sich Fußgänger gerne aufhalten möchten. Auch der baumlose Zollhallenplatz lässt keine Erholungspause zu.

Frage: Worin soll der Vorteil für Fußgänger in der Verlegung der Straßenbahn liegen?

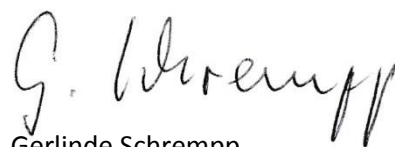
Kurzum: Warum soll der Verkehr von ehemals zwei Straßen auf einer Achse gebündelt werden, mit all den daraus entstehenden Nachteilen für die Anwohner und für die Verkehrsteilnehmer?

Vielen Dank für die Beantwortung unserer Fragen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Wolf-Dieter Winkler
(Fraktionsvorsitzender)



Gerlinde Schrempf
(Stellvertr. Fraktionsvorsitzende)



Karl-Heinz Krawczyk
(Stadtrat)



Prof. Dr. Klaus-Dieter Rückauer
(Stadtrat)