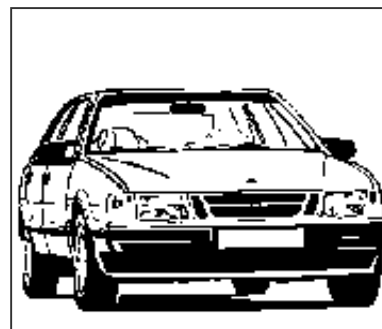


Thema Verkehr



Die im **Generalverkehrsplan** der Stadt Freiburg entwickelte Gesamtverkehrskonzeption beinhaltet fünf Ziele: Verkehrsberuhigung, Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, Förderung des Radverkehrs, Bündelung des Kfz-Verkehrs und Bewirtschaftung des Parkraumes. Die neue B 31 Ost ist für den Freiburger Osten wesentliche Grundlage zur Umsetzung dieser Ziele:

Sie schafft die Voraussetzungen für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung im Freiburger Osten, sie bündelt den Kraftfahrzeugverkehr auf einer leistungsfähigen, vierspurigen Trasse und sie ermöglicht eine baldige Weiterführung der Stadtbahn bis zum Bahnhof Littenweiler mit schnellen Umsteigemöglichkeiten zur Höllentalbahn und einer Verlängerung der Stadtbahntrasse bis zum künftigen P+R-Platz an der AS Kappler Straße.

Die **Verkehrsbedeutung** der B 31 Ost ist überwiegend bestimmt durch den Ziel- und Quellverkehr zur bzw. aus der Stadt Freiburg, der mit einem Anteil von ca. 76 % eindeutig dominiert. Der Durchgangsverkehr beträgt auf der heutigen B 31 Ost lediglich 24 % des Gesamtverkehrs. Eine Befragung des Güterverkehrs ergab, dass ca. 82 % aller Lkw/Lastzüge ihr Fahrziel bzw. den Beginn ihrer Fahrt in einer Entfernung unter 200 km von Freiburg entfernt hatten.

Die begrenzt überregionale Funktion der B 31 ist auch aus dem Bundesbedarfsplan zu ersehen. Danach ist für die B 31 westlich von Umkirch und östlich von Hüfingen auch in Zukunft lediglich ein 2spuriger Querschnitt vorgesehen. Auch die östliche Fortsetzung der B 31, die B 311 in Richtung Ulm, wird 2spurig bleiben.

Der 4spurige Ausbau der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen ist überwiegend erst im „weiteren Bedarf“, das heißt nach dem Jahr 2012, geplant.

Dem **internationalen Transitverkehr** stehen die zukünftig 6streifige A 5 nach Karlsruhe und die ausgebauten A 8 Karlsruhe-Ulm-München zur Verfügung. Im Süden wird langfristig die A 98 eine Verbindung zwischen der A 5 und der Bodensee-Autobahn (A 81) herstellen. Bei der Betrachtung internationaler Ost-West-Verbindungen nördlich der Alpen ist nach der 1996 erfolgten Fertigstellung der Autobahn N 3 bei Brugg in der Schweiz nun auch die Verbindung Basel-Zürich-St. Gallen-Bregenz mit Anschluss an die BAB Lindau-München zu berücksichtigen.

Die B 31 Freiburg-Donaueschingen hat somit, wie die B 33/B 294 Offenburg-Rottweil, im wesentlichen die Funktion einer *regionalen* Ost-West-Verbindung über den Schwarzwald, jedoch keinesfalls die einer internationalen Transitachse.

Die heutige B 31 Ost weist im Freiburger Stadtgebiet u. a. folgende **Konflikte bzw. potentielle Gefahrenquellen** auf:

- Es bestehen zahlreiche Verkehrsbeziehungen im Fußgänger-/Radfahrerquerverkehr zwischen Wohngebieten, den Stadtbahnhaltestellen, Schulen, Sportstätten, Freibad, Jugendherberge, Messplatz, Stadthalle usw. mit dem Bedarf, die stark belastete alte B 31 zu überqueren.
- Durch die derzeitige Verkehrsbelastung auf der B 31 ist die gefahrlose Überquerung der Straße bei fließendem Verkehr kaum möglich, so dass häufig zu geringe Lücken im Verkehr zur Überquerung genutzt werden. Es besteht eine große Trennwirkung durch die heutige B 31.
- Dadurch, dass die alte B 31 innerstädtisch eine angebaute Straße mit zahlreichen einmündenden Anliegerstraßen und Grundstückszufahrten ist, entstehen Überlagerungen von Nutzungsansprüchen aus den Straßenfunktionen „Verbindung“ und „Erschließung“. Viele gefährliche Situationen und tatsächliche Verkehrsunfälle entstehen aufgrund dieses Konfliktes.
- Durch die fehlende Leistungsfähigkeit der heutigen B 31 kommt es zu Verkehrsverlagerungen als „Schleichverkehr“ in den Wohngebieten im Freiburger Osten auf dafür nicht geeigneten Straßen mit Gefährdung der dortigen Fußgänger/Radfahrer.

Die neue B 31 Ost wird durch die beschriebene Bündelung des Verkehrs auf einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Neubautrasse (bei gleichzeitiger Entlastung des übrigen Straßennetzes) die genannten Konflikte und die damit verbundenen Gefahrenquellen beseitigen und so erheblich zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen.

In einem vom Regierungspräsidium Freiburg in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten wurden (ausgehend von den tatsächlichen Verkehrsbelastungen 1993) **Prognosebelastungen** für das Jahr 2010 ermittelt. Danach sind auf der neuen B 31 Ost im Jahr 2010 folgende Verkehrsbelastungen zu erwarten:

B 31 Ost neu	prognostizierte Verkehrsbelastung 2010 (KFZ / Tag)	ohne Neubau der B 31 Ost (KFZ / Tag)
westlich der AS Schwarzwaldstraße (Höhe Brauerei Ganter)	67.800	62.300
östlich der AS Schwarzwaldstraße	40.500	-
östlich des Kappler Knotens	37.600	-

Der Schwerverkehr wird auf ca. 9,4 % prognostiziert. Der Bündelungseffekt wird also auf Höhe der Brauerei Ganter bis zum Jahr 2010 zu einer Verkehrszunahme von ca. 5.500 Kfz/Tag (+ 8,8 %) führen. Durch die spätere Verwirklichung des bereits im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Stadttunnels (derzeit noch „weiterer Bedarf“) wird hier jedoch wieder eine Entlastung eintreten.

Durch den Neubau der B 31 Ost wird es sowohl im östlichen Freiburger Umland als auch in den östlichen Stadtteilen bereits zu folgenden spürbaren Verkehrsentlastungen kommen:

Klassifiziertes Straßennetz außerhalb von Freiburg:

Straße	Lage	ohne B 31 Ost neu (KFZ/Tag)	mit B 31 Ost neu (KFZ/Tag)	Bilanz: Veränderung (KFZ/Tag)	in %
L 121	Freiburg- Kirchzarten	12.500	1.500	- 11.000	- 88
L 112	Denzlingen- Glottertal- St. Peter- St. Märgen	4.000	1.800	- 2.200	- 55
L 133	Freiburg-Stegen	5.100	2.400	- 2.700	- 53

Straßennetz in der Stadt Freiburg:

Straße	Lage	ohne B 31 Ost neu (KFZ/Tag)	mit B 31 Ost neu (KFZ/Tag)	Bilanz: Veränderung (KFZ/Tag)	in %
Schwarzwald- straße	westlich Semi- narstraße	49.600	22.900	- 26.700	- 54
Ortsdurchfahrt Ebnet		29.300	7.600	- 21.700	- 74
Kartäuser Straße	Höhe Sandfang- weg	8.500	4.400	- 4.100	- 48
Kartäuser Straße	westlich Fabrik- straße	15.000	12.600	- 2.400	- 16
Schützenallee		9.200	nur Anliegerver- kehr, ca. 2000	- 7.200	- 78

Die Entlastungen kommen vor allem den Wohngebieten des Freiburger Ostens zugute, die besonders stark unter heutiger Verkehrsführung leiden.