

Ich möchte gegen die ab 18.03.2024 bekanntgegebene 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler mit Ausgleichsflächen in Hochdorf“, Plan-Nr. 3-70a (Littenweiler) folgende Einwände vorbringen:

1. Die Durchlässigkeit des Knotenpunkts BÜ/Lindenmattenstraße/Giersbergweg wird nach Studienlage¹ entgegen den Beteuerungen der Planer besonders in Süd-/ Nordrichtung stark eingeschränkt. Es resultieren deutlich längere Wartezeiten, der Stadtteil wird in dieser Richtung im Vergleich zum heutigen Zustand für alle Verkehrsteilnehmer erheblich undurchlässiger. (Begründung S. 3)

Das zentrale Versprechen der Planer kann nicht eingehalten werden.

2. Das Erschütterungstechnische Gutachten der Firma Krebs + Kiefer enthält methodische Fehler und basiert auf veralteten, fehlenden, fehlerhaften und aufbauend geschätzten Daten zum Nachteil der Anwohner. (Begründung S. 5)
3. Das Lärmgutachten der Firma Fichtner berücksichtigt die neu zu erstellende Fahrspur nach § 1 Abs. 2 Verkehrslärmschutzverordnung /8/ f auf der westlichen Seite der Lindenmattenstraße nicht. Eine Berechnung fand zum Nachteil der Anwohner nicht statt. Die Ergebnisse für den Prognosefall sind ungültig. (Begründung S. 7)
4. Das Erschütterungstechnische Gutachten der Firma Krebs + Kiefer berücksichtigt die neu zu erstellende Fahrspur nach § 1 Abs. 2 Verkehrslärmschutzverordnung /8/ f auf der westlichen Seite der Lindenmattenstraße nicht. Eine Berechnung fand zum Nachteil der Anwohner nicht statt. Die Ergebnisse für den Prognosefall sind ungültig. (Begründung S. 8)
5. Mindestens einer der neu zu erstellenden Fußgängerüberwege zur Bahnlinie DB (Oberfeld/Hagmättle) ist entgegen den öffentlichen Beteuerungen der Planer nicht genehmigungsfähig². Die Genehmigung des 2. Bahnübergangs (Ebener Straße) ist ungewiss und nach Eisenbahnkreuzungsgesetz §2 (1) grundsätzlich nicht erlaubt, die Ausnahmevoraussetzung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz §2 (2) ist nicht gegeben.

Es ist zu befürchten, dass eine Stadtbahn ohne Zugangsmöglichkeit vieler Anwohner gebaut werden soll. Die Planer haben dieses Problem in der Vergangenheit ignoriert und wollen gemäß öffentlicher Bekanntgabe³ auch ohne Genehmigung der Übergänge die Stadtbahn bauen. Eine überregionale Rufschädigung der Stadt Freiburg durch eine absehbare Verschwendung von Landesmitteln (Steuergeldern) ist zu befürchten. (Begründung S. 8)

¹ Untersuchung von Hurrle-Kusterer (26.09.2023) inkl. 2 Simulationsvideos, die alle relevanten Parameter der Untersuchung detailliert in Echtzeit und zeitlinear als Zeitraffer abbilden – zur Verfügung gestellt durch das GuT am 5.4.2024

² <https://bauleitplanung.freiburg.de/file/3-70a/ce390e80-cd49-44d1-bc4f-150a04ba3d29> Seite 7f

³ Infoveranstaltung vom 23.2.2024, Protokoll Ege

6. Zu keiner Zeit wurde seriös durch die VAG nachgewiesen, dass die Linie 1 künftig leistungsfähig bleiben wird. Es droht ein zeitweiser Kollaps der bisher gut funktionierenden Versorgung des ÖPNV im Freiburger Osten. (Begründung S. 8)

7. Das in der Begründung des Projekts in der Projektbeschreibung genannte „wilde Park and Ride“⁴ rund um die heutige Endhaltestelle Laßbergstraße ist durch keine Studie belegt und aus Sicht ortskundiger Anwohner als falsch zu bezeichnen. (Begründung S. 9)

8. Die Abstimmung und vorausgegangene Debatte im Gemeinderat und in den Gremien zur 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler mit Ausgleichsflächen in Hochdorf“, Plan-Nr. 3-70a (Littenweiler) wurde auch in der Öffentlichkeit durch zwei mutmaßlich befangene Gemeinderäte längerfristig beeinflusst. Zu prüfen ist, ob die Abstimmung daher überhaupt gültig ist. (Begründung S. 9)

Dringender Prüfauftrag an die Gemeinde.

9. Eine neue, vermeidbare Gefahrenstelle für Zweiradfahrer entsteht an der Kreuzung BÜ/Lindenmattenstraße/Giersbergweg in nördlicher Fahrtrichtung. Es sind absehbar Unfälle mit Personenschaden zu befürchten. (Begründung S. 9)

10. Die Studie der Firma PTV⁵ kommt zur Feststellung, dass im Stadtteil Littenweiler durch die Stadtbahnverlängerung keine nennenswerte Verminderung des PKW-Verkehrs zu erwarten ist. Teilweise ist sogar eine Zunahme des motorisierten Verkehrs prognostiziert worden. Dies widerspricht – zumindest lokal – der grundständigen Projektbegründung durch die Stadt Freiburg.

11. Im unmittelbaren Umfeld des Bebauungsplans befindet sich ein fünfgeschossiges Parkhaus⁶, das zu keinem Zeitpunkt durch Pendler, Studierende oder Anwohner angemessen akzeptiert wurde. Es handelt sich aus heutiger Sicht um eine Bauruine. Welche grundsätzlich veränderten Voraussetzungen sollen zum Erfolg eines weiteren fünfgeschossigen Parkhauses führen? Ist kostenloser Zugang zur Attraktivitätssteigerung für P&R-Pendler geplant?

⁴ <https://bauleitplanung.freiburg.de/file/3-70a/b13a0700-13ff-4c52-822c-03fab987c525>

⁵ Untersuchung ausgehändigt vom GuT: PTV (29.11.2022) S.11

⁶ Kunzenweg 11, 79117 Freiburg

12. Der geplante Übergang von der Stadtbahn zur DB am Bahnhof Littenweiler ist mit weiten Wegen verbunden und umständlich/verwirrend für Ortsunkundige. Der Vorteil einer direkten Verknüpfung der Verkehrsmittel⁷ verpufft durch den zweifachen Gleiswechsel von der Straßenbahn und der zu querenden, zweitrassigen Bahnlinie mit Schranke. Dieser Punkt ist in der Planung nicht berücksichtigt. Eine Buslinie mit ertüchtigter Haltestelle direkt vor dem Bahnhofsgebäude wäre effizienter, günstiger und schneller umzusetzen.

13. An der Kreuzung Kappler Straße / Hansjakobstraße / Heinrich-Heine-Straße / Lindenmattenstraße ist ein weiterer, neuer „Flaschenhals“ zu befürchten. (S. 10)

- Begründungen -

Zu Einspruch 1:

Die Studie von Hurrle-Kusterer zeigt keinen Vergleich zum Ist-Zustand 2024 sondern vergleicht die Einflüsse der Straßenbahn auf eine prognostizierte Kreuzung mit kompletter Ampelregelung:

Empirischer Teil der Simulation sind zwei Videos (1x Zeitraffer 2D, 1x Echtzeit 3D), die mir freundlicherweise vom GuT am 5.4.2024 zum Abfilmen/Abfotografieren überlassen wurden.

Es ergibt sich mit einfachen Vergleichsmethoden folgendes Bild:

1.1 Ist-Zustand April 2024 ohne Ampelanlage aber mit Zug:

Die Studie legt im Worst-Case 3 Züge von Osten und 3 Züge von Westen pro Stunde zugrunde. Es wird auch stets mit der maximal ermittelten Sperrzeit gerechnet (links 175s, rechts 144s je Fahrt).

Ich komme zu folgendem Ergebnis:

Im schlechtesten Fall ist aktuell die freie Fahrt aus südlicher und nördlicher Richtung während der Stoßzeiten in 957 Sekunden pro 3600 Sekunden unterbrochen. Das bedeutet grob gerundet:

Zu ca. 26% der Zeit besteht keine freie Fahrt, zu ca. 74% der Zeit ist freie Fahrt möglich.

⁷ <https://bauleitplanung.freiburg.de/file/3-70a/b13a0700-13ff-4c52-822c-03fab987c525>

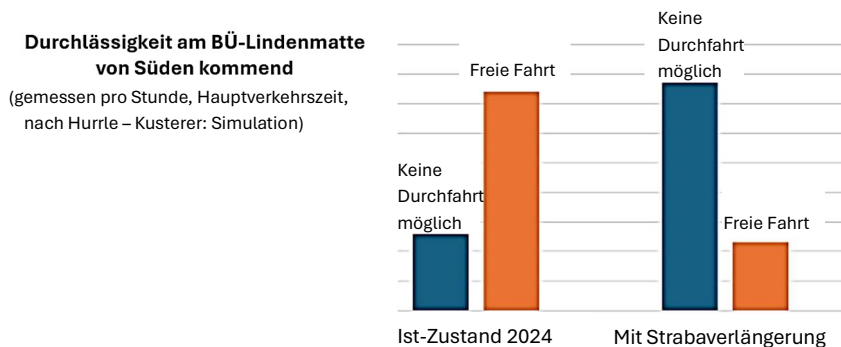
1.2 Prognose nach Hurrle-Kusterer mit Ampelanlage und Straßenbahn und Zug:

Für die Ermittlung habe ich mit einer Stoppuhr die in den Filmen (es werden sehr lange Zeiträume komplex und allumfassend simuliert) dargestellten Sperrzeiten (Ampel beinhaltet Schließzeiten durch DB, dargestellt durch roten Balken) verglichen mit den Zeiten, in denen künftig freie Fahrt prognostiziert wird (simuliert durch grünen Balken).

Ich komme zu folgendem Ergebnis:

Von Süden kommend:

Während der Stoßzeiten besteht im Optimalfall in **ca. 77% der Zeit keine freie Fahrt**, im schlechtesten Fall ist in **ca. 81% der Zeit kein Durchgang** des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs auf die nördliche Seite möglich.



Von Norden kommend:

Während der Stoßzeiten besteht im Optimalfall in **ca. 61% der Zeit keine freie Fahrt**.

1.3 Fazit:

Es resultiert verglichen mit dem Ist-Zustand eine extreme Verschlechterung der Durchlässigkeit aus Richtung Süden und eine signifikante Verschlechterung aus nördlicher Richtung besonders für Fahrräder und motorisierte Fahrzeuge. Im Text der Studie wird die Situation insgesamt auch für den Fahrrad- und Fußverkehr zeitweise nur mit „ausreichend (D)“ bewertet.

Dies widerspricht der von den Stadtplanern vertretenen Auslegung, wonach es sich lediglich um wenige Sekunden verlängerte Wartezeiten handeln sollte („Kurz angehalten“ / „nur kurz angehalten“)⁸. Die Machbarkeitsuntersuchung berücksichtigt eben nicht den Ist-Zustand im Vergleich zur Prognose, sondern nur die Auswirkungen der Stadtbahn auf einen zukünftigen durch Ampel geregelten, hochkomplexen Verkehrsknotenpunkt, der aktuell überhaupt nicht komplex ist.

Das Ergebnis der Untersuchung wurde in der Begründung und in der öffentlichen Darstellung⁹ (evtl. auch im Gemeinderat) aus dem Kontext gerissen wiedergegeben. Ursache und Wirkung wurden falsch gedeutet. Es erübrigt sich, an die bereits unzufriedenen Menschen aufgrund der aktuellen Wartezeiten am BÜ zu erinnern.¹⁰

⁸ <https://bauleitplanung.freiburg.de/file/3-70a/ce390e80-cd49-44d1-bc4f-150a04ba3d29> S. 6

⁹ Bürgersaal Littenweiler 17.5.2023 und 23.2.2024

¹⁰ <https://www.badische-zeitung.de/bahnuebergang-in-freiburg-littenweiler-nervt-mit-langen-schliesszeiten-feuerwehr-muss-umwege-fahren>

1.4 Stellungnahme zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung aus dem Jahr 2020 zu Einspruch 1

Die in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung von „Bürger 1“ unter B.1.5 festgestellte, und in der Stellungnahme der Stadt nicht anerkannte Problemlage ist von mir (s.o.) faktenbasiert bestätigt worden.

Die Begründung von Seiten der Stadt lautet hier auch:

„Durch die Verlegung der Einschalt-Kontakte für den BÜ Lindenmattenstraße kann erreicht werden, dass sich die Schließzeiten gegenüber heute nicht wesentlich erhöhen. Hierzu wurden Gespräche mit der DB Netze AG aufgenommen“¹¹

Dies ist zu verneinen:

Auf Grundlage der Studie von Hurrle – Kusterer berechnet (Zeitnahme der Videos mit kompletter Auslassung der Zugphasen), ändert sich selbst ohne die Schrankenschließzeiten der DB die von mir belegte Durchlässigkeit nach Prognose erheblich zum Schlechteren. Die DB-Schranken sind folglich nicht das größte Problem am geplanten Nadelöhr.

Die schnelle Erreichbarkeit des südlichen Stadtteils durch Rettungskräfte muss erneut in Frage gestellt werden.¹²

Zu Einspruch 2:

2.1 Das Gutachten der Firma Fritz vom 22.07.2003 ist grundsätzlich veraltet

Das Gutachten der Firma Fritz ist erstellt worden, bevor alle anderen in der von Krebs + Kiefer als Bearbeitungsgrundlag genannten „Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Regelwerke, Schriftsätze und Planunterlagen“ erstellt, beschlossen und/oder veröffentlicht wurden.¹³

Aus welcher Not wurde eine 21 Jahre alte Untersuchung zur aktuellen Bewertung von ca. 40 Wohngebäuden herangezogen? Eventuell, weil die Fritz GmbH 2017 in die Firma Krebs + Kiefer übernommen wurde¹⁴ und so durch Übernahme der Altunterlagen Kosten gespart werden konnten?

2.2 Die im Gutachten der Firma Fritz/Krebs + Kiefer verwendete Messmethode ist weder repräsentativ noch aussagekräftig für die Gebäude der Lindenmattenstraße und Hansjakobstraße

Im Gutachten der Firma Fritz ist ein ungenau definierter IP direkt neben dem Fundament als Emissionsort für die Messuntersuchung aufgeführt¹⁵. Die Emissionen wurden mit einer nicht definierten „handelsüblichen Rüttelplatte“ auf vermutlich geschottertem Untergrund ausgelöst. Im

¹¹ <https://bauleitplanung.freiburg.de/file/3-70a/b67e6d58-e1d4-4a6c-a99c-a89685378e7f> S. 9

¹² <https://www.badische-zeitung.de/bahnuebergang-in-freiburg-littenweiler-nervt-mit-langen-schliesszeiten-feuerwehr-muss-umwege-fahren>

¹³ Gutachten Krebs + Kiefer S. 5

¹⁴ <https://www.kuk.de/aktuelles/artikel/krebs-kiefer-fritz-ag-in-darmstadt-gegruendet>

¹⁵ Untersuchung Fritz S. 14, S. 16 und Anhang 1

Gutachten werden die Werte aus einer Untersuchung aus der Fehrenbachallee in 8 m Entfernung zum Gleis als Referenz hinzugezogen.¹⁶

In der Studie der Fritz GmbH wurde die Lindenmattenstraße 20 als Untersuchungsobjekt aufgrund der Nähe zum Gleis und der ungünstigen Bausubstanz (Beton/Holzdecke/Holzdecke) ausgewählt. Die reale Messung an den Messorten IP1 und IP2 erfolgte entlang eines begrünten Erdaushubstreifens auf einem Tunneldach, ohne größere geteerte Flächen im Messbereich.

Hierzu stelle ich fest:

Es fand weder im Jahr 2003 noch zu irgendeinem anderen Zeitpunkt eine Erschütterungstechnische Untersuchung der zu berücksichtigenden Bodenverhältnisse am Messort Lindenmattenstraße 20 statt (vergleichbar mit den aktuellen Messungen der Firma Krebs + Kiefer). Wie auf Seite 15 des Gutachtens (Fritz) unter Punkt 5.1.2 erläutert wird, ist dies jedoch Voraussetzung für die Ermittlung der Transferfunktion 1.

Trotzdem wurden auf dieser ungenauen Grundlage alle weiteren Häuser der Lindenmattenstraße und Hansjakobstraße bewertet.

Der Bodenaufbau der Lindenmattenstraße ist nicht mit der damals untersuchten Fehrenbachallee vergleichbar. Es gibt i. d. R. keine Grünstreifen vor den Häusern in der Lindenmattenstraße (direkter Anschluss mit festen Baumaterialien/Fehrenbachallee 12 damals mit breiten Grünstreifen), Es fließt ein in großen Betonrohren gefasster Bach sowohl unter der geplanten Emissionslinie Stadtbahn als auch unter der geplanten neu zu erstellenden Fahrbahn, die bei der Untersuchung von Krebs + Kiefer komplett vergessen wurde (s. Einspruch 4).

Im Jahr 2003 wurde die Messung mit dem Fahrzeugtyp Combino zur Übertragung herangezogen¹⁷ – dieser Fahrzeugtyp soll künftig nicht mehr schwerpunktmäßig eingesetzt werden.

2.3 Die Lindenmattenstraße 20 ist für den überarbeiteten Plan nicht mehr das Gebäude mit der höchsten zu erwartenden Belastung wie 2003 bei Fritz angenommen:

Mindestens ein erst 2015 fertiggestelltes Haus (Lindenmattenstr. 27a) ist aufgrund der baulichen Beschaffenheit schwingungsanfälliger im Vergleich zu Lindenmattenstraße 20. Es wurden Stahlbetonwände und stahlarmierte Spannbetondecken bis ins 3. OG verbaut.¹⁸ Dieser Fall ist auch im neuen Gutachten der Firma Krebs + Kiefer nicht mit IP1 und IP 2 repräsentativ abgebildet worden. Die Transferfunktionen 2 und 3 sind somit nicht für alle Gebäude repräsentativ gemessen und folglich falsch berechnet worden.

Der Abstand sowohl zur vergessenen Emissionslinie („neue Fahrspur West“¹⁹) als auch zum geplanten Gleis ist bei vielen Häusern (auch Lindenmattenstraße 27a) in westlicher Richtung der Lindenmattenstraße künftig deutlich geringer als die 2003 angenommenen 12m Abstand zum Gleis auf Höhe Lindenmattenstraße 20.²⁰ Die in der neuen Studie aufgestellte Behauptung, IP1

¹⁶ Untersuchung Fritz Anlage III.1

¹⁷ Untersuchung Fritz Anlage III.1

¹⁸ Baupläne gerne auf Anfrage beim Autor erhältlich

¹⁹ S. Begründung zu Einspruch 3

²⁰ Untersuchung Fritz Anlage II Prognose Erschütterungen

könne als Vorlage zur Berechnung der Gebäude IP4 und IP5 aufgrund ihrer Ähnlichkeit verwendet werden ist nicht nachvollziehbar. Sowohl die Art der Gebäude als auch der Querschnitt des Geländes vor den Gebäuden haben grundsätzlich wenige Gemeinsamkeiten.

2.4 Methodische Fehler der Erschütterungsstudie

Die Erschütterungsstudie von Krebs + Kiefer berücksichtigt nur eine Schwingrichtung statt der drei Dimensionen x, y, z. Dies ist sowohl in den Texten/Tabellen als auch in den Bildern der beiden Messorte IP1 und IP2 zu erkennen. Triaxiale Erschütterungsmessung ist bei allen anderen von mir recherchierten Untersuchungen im Bereich Erschütterungsmessung an Wohngebäuden Standard (so auch bei Fritz 2003).²¹

Zwei Dimensionen zu vernachlässigen gerade bei diesem ungewöhnlichen Querschnitt (Tunnel mit Erdauflage und benachbartem DB-Gleis) ist nicht nachvollziehbar. Die Textbegründung für den Ausschluss von 2 Dimensionen ist pauschalisierend und aufgrund der besonderen Gegebenheiten nicht nachvollziehbar.

Ich fordere daher eine korrekte Erschütterungstechnische Messung im Bereich der Lindenmattenstraße/Hansjakobstraße mit Berücksichtigung der gegebenen Bodenverhältnisse und auch künftig verwendeter Fahrzeugtypen (Urbos) nach heutigen Standards.

Zu Einspruch 3:

Nach § 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung /8/ f soll in der Lindenmattenstraße eine weitere, durchgehende neue Fahrbahn zusätzlich zur neuen Stadtbahnlinie gebaut werden, im weiteren Text „neue Fahrbahn West“ genannt. Bisher befinden sich an dieser Stelle Parkplätze ohne fließende Verkehrsbewegungen.

Die Lärmuntersuchung hat hier einen schweren methodischen Fehler in der Prognose und ist daher ungültig. Der auf den Seiten 39/50/53/56 des Gutachtens genannte Planfall ist falsch berechnet: es fehlt eben diese neue Spur und ebendiese Spur rückt deutlich näher an den Bestand und verursacht folglich höheren Lärm zum Nachteil der Anwohner.

Die Entfernungen der Häuser in Richtung Westen von der Emissionslinie sind laut Studie zwischen 8-10m. Laut gezeichneter Planung liegen die Werte zum Teil bei nur ca. 6m Entfernung zur neuen Fahrspur. Die neue Fahrspur ist insofern relevant, da es sich um die neue Hauptspur mit mehreren tausend Fahrzeugen pro Tag handelt (bisherige Spur=neue mittlere Linksabbiegespur=kaum Verkehr).

²¹ Beispiel 1: Gutachten Nr. 127E0 G1 Messtechnische Untersuchung zur Erschütterungseinwirkung auf geplante Gebäude im Bereich der „Bahnstadt Südwest“ in Bruchsal, 6.10.2014

Beispiel 2: Messung und Beurteilung von Erschütterungsimmissionen: LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Oktober 2018

Beispiel 3: Erschütterungsgutachten - Bebauung in den Planabschnitten Bahnstadt B1 und B2 in Heidelberg, 5.5.2018

Beispiel 4: Erschütterungsgutachten Bereich Oldenburg – Rastede Neusüdende, 3.11.2015

Beispiel 5: Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung, Änderung EÜ Hohlmühlweg km14,642 Strecke 5001, März 2020

Zu Einspruch 4:

(s. auch Begründung zu Einspruch 3) Die zugrunde liegende Erschütterungsstudie der Firma Krebs + Kiefer berechnet die zu erwartende Belastung der Anwohner mit weniger und weiter entfernten Fahrspuren (Daten zu Funktion T1 fehlerhaft), was dazu führt, dass die prognostizierte Erschütterungsbelastung für die Häuser in der westlichen Lindenmattenstraße niedriger ausfällt als sie wahrscheinlich sein würde. In der Studie wurde die neu zu erstellende Fahrspur nicht berücksichtigt (§ 1 Abs. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung /8/ f), und folglich überhaupt keine Erschütterung durch den Straßenverkehr berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass gesetzlich zwingende Maßnahmen möglicherweise nicht ausreichend berücksichtigt werden. Die Ergebnisse der Studie sind abzulehnen.

Zu Einspruch 5:

Bei zwei Infoveranstaltungen²² für die Bevölkerung zum Thema wurde u.a. auch wenige Tage vor Beschluss der Offenlage durch den Gemeinderat jeweils auf Nachfrage die Genehmigungsfähigkeit durch die DB beider zusätzlicher Bahnübergänge im Plenum und in Einzelgesprächen mit den Experten bestätigt (Namen der Experten können auf Anfrage genannt werden). Aus den Unterlagen²³ zur Offenlage ist deutlich zu entnehmen, dass dies nicht wahr ist. Mindestens beim BÜ Oberfeld/Hagmättle ist keine Einigkeit zur Genehmigungsfähigkeit gegeben. Hier wurde die Öffentlichkeit getäuscht. Zu klären wäre, ob der Gemeinderat ebenfalls in der vorausgegangenen Debatte und im Mobilitätsausschuss falsch informiert wurde und somit die Abstimmung zur Offenlage ungültig ist.

Zu Einspruch 6:

Fehlende zahlenbasierte Prognose der VAG

Die VAG hat bis heute trotz wiederholter Nachfrage keine Studie zur Machbarkeit der geplanten, erhöhten Kapazität der Linie 1 vorgelegt. Es soll gemäß den Zielen der Planung eine erhebliche Zahl zusätzlicher Verkehrsteilnehmer auf das Verkehrsmittel Stadtbahn insbesondere vom PKW verlagert werden (P&R Parkhaus).

Bei der Infoveranstaltung am 17.05.2023 im Bürgersaal wurde auf Nachfrage aus der Bevölkerung vom anwesenden VAG-Aufsichtsrat die Klärung der Frage bis zur nächsten Veranstaltung durch die VAG versprochen.

Bei der Infoveranstaltung im Februar 2024 wurde in Anwesenheit von mindestens vier Fachexperten der VAG als einzige Aussage zu eben dieser Frage lediglich der Satz, „glauben Sie uns, das wird funktionieren“²⁴ genannt.

²² Bürgersaal Littenweiler 17.5.2023 und 23.2.2024

²³ <https://bauleitplanung.freiburg.de/file/3-70a/ce390e80-cd49-44d1-bc4f-150a04ba3d29> Seite 7f.

²⁴ schriftliches Protokoll Ege vom 23.2.2024

Sollten keine seriösen Untersuchungen zum entscheidenden Argument der Leistungsfähigkeit der Linie 1 zugrunde gelegt werden, **muss Fahrlässigkeit in der Planung unterstellt werden.**

Es droht ein Fiasko nach Vorbild der Breisgau S-Bahn; Eventuell können Fahrgäste der Stadteile Oberau, Wiehre und Stadtmitte künftig stadteinwärts zeitweise nicht mehr in die überfüllten Bahnen einsteigen. Beim Zustieg aus der Stadtmitte in Richtung Littenweiler könnte Mitnahme eventuell nicht mehr garantiert werden.

Zu Einspruch 7:

Als Anwohner kann ich (nicht ganz empirisch) tagsüber und abends vielen geparkten Fahrzeugen in der Lindenmattenstraße einen Halter oder zumindest ein Gebäude zuordnen. Es handelt sich tagtäglich überwiegend um dieselben Fahrzeuge.

Welche Methodik oder Experten wurden von der Stadt hinzugezogen, um das Gegenteil zu behaupten?

Zu Einspruch 8:

Aufgrund der Wohnlage von zwei Gemeinderäten in unmittelbarer Lage südlich der DB-Linie stelle ich zumindest einen Anfangsverdacht der Eigennützigkeit fest (§ 18 GemO Befangenheit). Die Wege beider Gemeinderäte würden sich sowohl zum Einkaufsmarkt Edeka als auch zum Naherholungsgebiet „Dreisamwiesen“ um hunderte Meter verkürzen, vom direkten Zugang zur Straßenbahn ganz zu schweigen.

Beide Gemeinderäte sind seit Jahren bemüht besonders den Vorteil der beiden neu zu bauenden Fußgängerüberwege aktiv zu bewerben (z.B. Wortmeldungen bei Infoveranstaltung am 17.5.2023 sowie in weiteren öffentlich zugänglichen Pressestatements²⁵ u. w. Publikationen des Bürgervereins L-W.).

Für einen sauberen politischen Prozess wäre hier zumindest eine Zurückhaltung in der Debatte insbesondere direkt vor der Abstimmung oder/und eine Enthaltung bei der Abstimmung nötig gewesen. Dies ist alles nicht geschehen.²⁶

Eine Klärung durch die Verwaltung ist gefordert. Evtl. ist die Abstimmung zur Offenlage ungültig.

Zu Einspruch 9:

Die geplante Gestaltung der Kreuzung am BÜ Lindenmattenstraße, insbesondere der stumpfe Winkel, mit dem die vier Straßenbahnschienen die Lindenmattenstraße aus südöstlicher Richtung kommend in die abschüssige Fahrbahn einkreuzen, birgt Gefahren für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, v.a. der Radfahrer.

²⁵ Beispiel 1: Ausgabe April/Mai 2024 LIDO S. 10

Beispiel 2: <https://www.cdu-fraktion-freiburg.de/2020/12/15/verlaengerung-der-stadtbahnlinie-1-zum-kappler-knoten/>

Beispiel 3: Lido Heft 1/2020 S. 3 „Brief an Stadtverwaltung“

²⁶ Sitzungsprotokoll des Gemeinderats 27.2.2024 Seite 1453: Äußerungen im Plenum zugunsten des Baus direkt vor Abstimmung, Seite 1456: Abstimmungsverhalten

Die Strecke stellt eine Hauptverkehrsrouten für Radfahrerinnen und Radfahrer des Stadtteils dar. Von und zur benachbarten Stadtteilschule sind hier einige verkehrsunerfahrene Kinder mit Fahrrädern unterwegs.

Wegen der lärmschutzbedingt notwendigen Schienenkopfkonditionierung mit Schmiermittel bleibt die Gefahr bestehen, dass bei Nässe die Haftung der Fahrradreifen auf den Schienen stark beeinträchtigt wird. Dies kann zu Stürzen von Radfahrern führen, die nicht nur Verletzungen verursachen, sondern auch zu potenziell lebensbedrohlichen Situationen führen können, insbesondere wenn gestürzte Radfahrer **mangels eigenem Fahrstreifen** direkt vor den nachfolgenden Verkehr fallen könnten > Vergleiche tödlicher Unfall auf VAG-Schienen in Freiburg vom 9.02.2024.²⁷

Mein Einwand beruht auf der unzureichenden Untersuchung des Schmiermittels der Schienenkopfkonditionierung, insbesondere in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Sicherheit von Radfahrern, sowie den fehlenden getrennten Fahrstreifen.

Die einzige bisherige Untersuchung diesbezüglich (Dekra)²⁸ bezieht sich auf den Einsatz des Schmiermittels im Zusammenhang mit Motorradreifen auf trockener Fahrbahn. Das Ergebnis dieser Untersuchungen zeigt bereits einen 13% längeren Bremsweg, was auf potenzielle Sicherheitsrisiken hinweist.

Es wurden keine spezifischen Untersuchungen für den Einsatz der Schienenkopfkonditionierung in Bezug auf die Reibungsverminderung zwischen nassen, geschmierten Schienen und Fahrradreifen durchgeführt. Dies ist besorgniserregend, da die Sicherheit von Radfahrern, insbesondere bei feuchten oder regnerischen Bedingungen, an dieser Stelle von entscheidender Bedeutung ist.

Zu Einspruch 13:

Die Durchgängigkeit der unteren Lindenmattenstraße in nördlicher Richtung wird an der Kreuzung Kappler Straße/Hansjakobstraße/ Heinrich-Heine-Straße auf Kosten der Durchlässigkeit aller anderen Fahrtrichtungen insbesondere von Fußgängern und Radfahrern gelöst. Die uneingeschränkte Priorisierung der Stadtbahn ist gemäß der Studien Voraussetzung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Strecke; Die Studie von Hurrle-Kusterer („Punkt 4 – Zusammenfassung“) empfiehlt ein Überdenken dieser Priorisierung aufgrund der negativen Effekte auf Fuß- und Radverkehr im Bereich. Die künftige Leistungsfähigkeit der Kreuzung Kappler Straße/Hansjakobstraße/ Heinrich-Heine-Straße /Lindenmattenstraße wurde erst gar nicht simuliert – „wird schon klappen“.

²⁷ <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/suedbaden/artikel-motorrollerfahrerinnen-stirbt-bei-unfall-in-freiburg-100.html>

²⁸ https://igralub.com/wp-content/uploads/2022/01/Schienenkopf-Kond_20_dt-3.pdf