

Anlage 6-1

Untersuchte Maßnahmen im MIV

Inhalt

1	Querspange Wildtal	1
	1.1 Ausgangslage	1
	1.2 Bewertung	1
	1.3 Empfehlung	3
2	Teilumfahrung Tuniberg	5
	2.1 Ausgangslage	5
	2.2 Bewertung	6
	2.3 Empfehlung	7

1 Querspange Wildtal

1.1 Ausgangslage



Die Querspange Wildtal verbindet die Talstraße (K9851) mit der Gundelfinger Straße. Damit wird der Ort Wildtal direkt an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden.

Der Verkehr von und nach Wildtal wird bislang in Richtung Norden über die Ortsdurchfahrt Gundelfingen sowie in Richtung Süden über die Talstraße / Wildtalstraße durch Zähringen abgewickelt. Die Talstraße wird auf der Höhe der Einmündung „Längenloh“ von ca. 4.500 Kfz pro Tag befahren.

Die Stadt Freiburg plant östlich der Gundelfinger Straße auf Höhe des Einkaufszentrums Real (bisher Walmart) die Entwicklung des Gewerbegebiets „Längenloh-Nord“. Im Zuge dieses Vorhabens wird ein Teil der Wildtalspange ohnehin als Erschließungsstraße gebaut. Dies umfasst den vierarmigen Ausbau der Anbindung „Walmart-Nord“ sowie etwa die Hälfte der insgesamt zu bauenden Straße für die Wildtalspange. Für deren Realisierung wäre somit noch die andere Hälfte der Straße - inklusive einem Brückenbauwerk über die Güterbahntrasse sowie einer Anbindung an die Straße „Längenloh“ - erforderlich.

Für die Brücke über die Güterbahn sind nahezu keine Rampen erforderlich, da die Bahntrasse in einem Einschnitt liegt. Nach einer Kostenschätzung sind für dieses Bauwerk je nach Ausführung (1- oder 3-Feld-Brücke) 2,2 bis 3,5 Mio. EUR anzusetzen, für den Straßenbau weitere 210.000,- EUR. Für die gesamte Maßnahme sind demnach Kosten von ca. 2,5 bis 3,75 Mio. EUR zu veranschlagen.

1.2 Bewertung

Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahme wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells untersucht.¹ Das Ergebnis der Verkehrsmodellrechnung ist in **Bild -1-** dargestellt.

¹ Die Grundlage dafür stellt der Basisfall 2020 dar. Dieser wurde entsprechend der Untersuchungserfordernisse in einigen Bereichen verfeinert.

Die wichtigsten Erkenntnisse sind:

- Der Verkehr auf der Talstraße / Wildtalstraße ist - bezogen auf Zähringen - fast vollständig (mehr als 90%) Durchgangsverkehr.
- Dieser Durchgangsverkehr benutzt nahezu komplett die Querspange Wildtal. Auf der Querspange ist somit eine Querschnittsbelastung von ca. 5.000 Kfz / Tag zu erwarten.
- Dadurch werden die Wildtalstraße sowie die Reutebachgasse und die Bernlappstraße erheblich vom Kfz-Verkehr entlastet.²
In der Wildtalstraße verbleibt nur Anliegerverkehr in der Größenordnung von unter 1.000 Kfz pro Tag (etwa 10%-20% des ursprünglichen Niveaus).
In der Reutebachgasse bleibt neben dem Anliegerverkehr noch der Verkehr zu den Wohngebieten östlich der Bahn (insgesamt ca. 2.500 Kfz / Tag, etwa die Hälfte des ursprünglichen Niveaus).
In der Bernlappstraße bleibt nur noch Anliegerverkehr (ca. 10%-20% des ursprünglichen Niveaus).
- Der Verkehr auf der Gundelfinger Straße sowie auf dem nördlichen Teil der Zähringer Straße (nördlich Bernlappstraße) bleibt etwa gleich.
- Dagegen steigt das Verkehrsaufkommen in der Zähringer Straße im Bereich des Ortskerns Zähringen, d.h. zwischen Bernlappstraße und Reutebachgasse, spürbar um ca. 1.500 Kfz pro Tag (16%) an.
- Südlich der Reutebachgasse verringert sich das Verkehrsaufkommen auf der Zähringer Straße um ca. 1.000 Kfz pro Tag. Der Grund dafür ist, dass sich der Verkehr aus bzw. in Richtung Wildtal in höherem Maße als bisher über den nördlichen Abschnitt der Gundelfinger Straße (B3 sowie Mooswaldallee) orientiert.

Vorteile / Nutzen

Wesentlicher Vorteil der Wildtalspange ist die deutliche Entlastung von Reutebachgasse, Bernlappstraße und Wildtalstraße vom Kfz-Verkehr. Alle genannten Straßen weisen aufgrund der dichten und eher dörflich geprägten Wohnbebauung und des engen Straßenraumes eine erhöhte Empfindlichkeit auf. Die Kfz-Belastungen auf der Wildtalstraße und Bernlappstraße verringern sich auf etwa 10%-20% des ursprünglichen Niveaus. In der Reutebachgasse wird das Verkehrsaufkommen auf etwa die Hälfte des ursprünglichen Niveaus reduziert. Damit kann die Belastungszunahme in diesen Straßen, die aus der Entwicklung des Baugebiets „Höhe“ resultieren wird, mehr als kompensiert werden. Eher unwesentlich ist die verbesserte verkehrliche Erschließung des Ortes Wildtal.

² Die Umsetzung des Wohngebietes „Höhe“ ist dabei berücksichtigt.

Für den Fußgängerverkehr ergeben sich durch die Wildtalspange in der Reutebachgasse, Wildtalstraße und Bernlappstraße aufgrund der abnehmenden Kfz-Verkehrsbelastungen mittelbare Verbesserungen. Davon profitiert auch der Schulweg in der Brombeerstraße, da die Querung der Reutebachgasse erleichtert wird.

Die Wildtalspange kommt auch dem Radverkehr zu Gute, da sie eine Verbindung zwischen der Talstraße und der geplanten Verlängerung des Güterbahnradweg Richtung Gundelfingen auf der westlichen Seite der Güterbahntrasse schafft.

Für den ÖPNV ergeben sich durch die Wildtalspange dagegen keine nennenswerten Verbesserungen, allenfalls Optionen geänderter Linienverläufe.

Nachteile / Kosten

Dem verkehrlichen Nutzen stehen aus verkehrlicher Sicht vergleichsweise geringe negative Auswirkungen gegenüber.

Die Mehrbelastung der Gundelfinger Straße und des nördlichen Abschnittes der Zähringer Straße sind gering, merkbar ist allerdings die Belastungszunahme der Zähringer Straße zwischen Bernlappstraße und Reutebachgasse. Um diesen Effekt zu kompensieren, wird vorgeschlagen, in der Zähringer Straße weiterreichende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs) umzusetzen. Die Auswirkungen dieser Maßnahme sind in **Bild -2-** dargestellt. Für die angebauten Straßen in Zähringen ergeben sich dann ausschließlich Entlastungen vom Kfz-Verkehr.

Ein weiterer Nachteil entsteht für wenige Häuser im nördlichen Bereich der Straße „Längenloh“, da die Anbindung der Wildtalspange an die Talstraße für wenige Meter über diesen Abschnitt verläuft und die Verkehrsbelastung hier dementsprechend ansteigt. Dabei ist zu beachten, dass die Straße „Längenloh“ heute als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet ist. Bei Realisierung der Wildtalspange muss die Regelung des verkehrsberuhigten Bereichs für den betroffenen Abschnitt zurückgenommen werden. Der verkehrsberuhigte Bereich kann dann erst nach Abzweig der Wildtalspange beginnen.

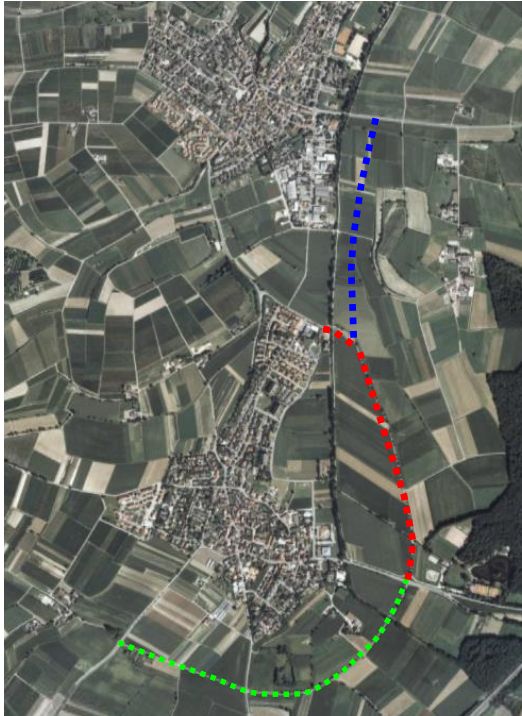
1.3 Empfehlung

Insgesamt sind die verkehrlichen Wirkungen der Wildtalspange in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Zähringer Straße deutlich positiv zu bewerten. Die negativen Auswirkungen sind vergleichsweise gering. Es wird daher aus verkehrlicher Sicht uneingeschränkt empfohlen, die Wildspange zu realisieren. Die einzelnen Umweltauswirkungen sind im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung zu prüfen und zu bewerten.

Die Empfehlung ist auch in Zusammenhang mit der Realisierung des Baugebiets „Höhe“ zu sehen. Durch die Wildtalspange werden die Reutebachgasse, die Bernlappstraße und die Wildtalstraße erheblich vom Verkehr entlastet. Damit wird die durch das Baugebiet „Höhe“ resultierende Belastungszunahme in diesen Straßen mehr als ausgeglichen. Angesichts der Entschärfung der Verkehrssituation in diesen Straßen verliert die in der Diskussion befindliche, aber recht lange und mit Eingriffen in Naherholungsgebiete verbundene Anbindung des Baugebiets „Höhe“ nach Norden an die Talstraße an Bedeutung.

2 Teilumfahrung Tuniberg

2.1 Ausgangslage



Die Teilumfahrung Tuniberg verläuft zwischen der K 9864 südlich von Tiengen und der K 9853 östlich von Opfingen. Damit wird eine vollständige Umfahrung der Ortschaft Tiengen und eine Südostumfahrung der Ortschaft Opfingen geschaffen.

Die Teilumfahrung Tuniberg folgt im Bereich von Tiengen bestehenden Straßen, die zwar grundsätzlich für den Kfz-Verkehr freigegeben sind, aufgrund des baulichen Zustandes, der Gestaltung der Querschnitte und der Knotenpunkte sowie fehlender Wegweisung aber derzeit vergleichsweise wenig genutzt werden. Im Bereich von Opfingen wird eine neue Trasse zwischen der Bebauung und dem Blankenberg erforderlich.

Die Teilumfahrung Tuniberg verläuft ausschließlich auf ebenem Gelände. Die gesamte Länge der Teilumfahrung beträgt ca. 3.600 Meter. Davon entfallen auf den Abschnitt Tiengen-Süd zwischen der K 9864 südlich und östlich von Tiengen ca. 1.500 Meter.

Die Kosten belaufen sich nach einer überschlägigen Schätzung für den Teilabschnitt Tiengen-Süd (grün) bis zur Freiburger Landstraße auf 2,1 Mio. EUR, für den Teilabschnitt Tiengen-Nordost (rot) bis „Am Wäldele“ 1,7 Mio. EUR und für den Teilabschnitt Opfingen-Südost (blau) 1,0 Mio. EUR. Die gesamte Teilumfahrung Tuniberg würde somit ca. 4,8 Mio. EUR kosten.

Tiengen weist von den Ortschaften am Tuniberg die am stärksten belastete Ortsdurchfahrt auf. Mit über 10.000 Kfz pro Tag ist die Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt der K 9864 östlich der Ortsmitte hinsichtlich der Umfeldverträglichkeit als problematisch einzustufen. Dem gegenüber ist die Ortschaft Opfingen deutlich geringer belastet. Das höchste Verkehrsaufkommen ist hier in der Freiburger Straße mit ca. 6.000 Kfz pro Tag anzutreffen.

2.2 Bewertung

Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahme wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells untersucht.³ Das Ergebnis der Verkehrsmodellrechnung ist in **Bild -3-** dargestellt.

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Im Bereich von Tiengen beträgt die Verkehrsbelastung auf der Umfahrung rund 5.000 Kfz pro Tag.
- Östlich von Tiengen liegt die Verkehrsbelastung bei knapp 2.000 Kfz pro Tag.
- Im Bereich von Opfingen liegt das Verkehrsaufkommen bei ca. 3.500 Kfz pro Tag.
- Die Ortsdurchfahrt von Tiengen wird durch die Umfahrung komplett vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Belastung reduziert sich auf der vergleichsweise stark befahrenen K 9864 spürbar. Der Belastungsrückgang beträgt pro Tag auf dem östlichen Abschnitt knapp 7.000 Kfz (gut 60%) und auf dem westlichen Abschnitt knapp 5.000 Kfz (gut 70%)
- In der Mengener Straße bleibt das Verkehrsaufkommen etwa gleich. In der Vogteistraße reduziert sich die Verkehrsbelastung um über 1.500 Kfz pro Tag (ca. 40%).
- In Opfingen ergibt sich nur in der Altgasse ein Rückgang der Verkehrsbelastung. Dieser beträgt ca. 1.500 Kfz pro Tag (etwa 40%). Auf die übrigen Straßenabschnitte in Opfingen hat das Vorhaben keine Auswirkung.

Vorteile / Nutzen

Der Nutzen der Teilumfahrung Tuniberg besteht vor allem in der Entlastung der Ortsdurchfahrt Tiengen. Bei Realisierung der Ortsumfahrung wird das Verkehrsaufkommen hier auf ein verträgliches Niveau reduziert. Für die Ortschaft Opfingen gibt es dagegen nur einen geringen und räumlich begrenzten Rückgang der Verkehrsbelastung.

Ein weiterer Nutzen besteht in der besseren Anbindung von Munzingen und Mengen an das übergeordnete Straßennetz (A5 und B31).

Im Zuge der Ortsumfahrung würden Radverkehrsanlagen gebaut werden, so dass auch für den Umweltverbund ein Nutzen entsteht.

Die verkehrlichen Auswirkungen sind ausschließlich positiv zu bewerten.

³ Die Grundlage dafür stellt der Basisfall 2020 dar. Dieser wurde entsprechend der Untersuchungserfordernisse in einigen Bereichen verfeinert.

Nachteile / Kosten

Dem verkehrlichen Nutzen stehen ökologische und ästhetische Auswirkungen sowie die Baukosten entgegen.

Zu den ökologischen Auswirkungen zählen beispielsweise Versiegelung, Zerschneidung des Landschaftsraumes und Verlärmung. Diese sind jedoch vor allem im Bereich Tiengen angesichts der bestehenden Straßen sowie der benachbarten Autobahn als vergleichsweise gering einzuschätzen. Obwohl die Trassierung zum Großteil bestehenden Straßen folgen kann, sind die Baukosten angesichts der Länge der Umfahrung nicht unbeträchtlich. Der größte bauliche Aufwand besteht im Bereich der Ortschaft Opfingen. Eine Kostenschätzung wird noch erstellt.

Die Teilumfahrung Tuniberg könnte eventuell eine geringe Verkehrszunahme in Munzingen bewirken, da die Verbindung zwischen Rimsingen und der Autobahnanschlussstelle „Freiburg-Süd“ verbessert wird.

2.3 Empfehlung

Da die Teilumfahrung Tuniberg für Opfingen nur geringe positive Effekte bringt, wird empfohlen, diesen Abschnitt nicht zu verwirklichen.

Für Tiengen kommen dann zwei Varianten in Betracht:

- Variante 1: Umfahrung Tiengen (vgl. **Bild -4-**),
- Variante 2: Teilumfahrung Tiengen-Süd (vgl. **Bild -5-**).

Die Umfahrung Tiengen (Variante 1) dient hauptsächlich der Entlastung der K9864 vom Durchgangsverkehr. Für die Vogteistraße bringt die Umfahrung dagegen nur einen geringen Rückgang der Verkehrsbelastung.

Auch die Teilumfahrung Tiengen-Süd (Variante 2) nimmt den kompletten Durchgangsverkehr der Ortsdurchfahrt Tiengen auf. Sie hat daher nahezu die gleichen positiven Auswirkungen wie die Gesamtmaßnahme „Teilumfahrung Tuniberg“ oder die Umfahrung Tiengen. Da sie den geringsten Eingriff darstellt, ist sie somit von den untersuchten Varianten am besten geeignet.

Es wird daher aus verkehrlicher Sicht empfohlen, die Umfahrung Tiengen-Süd zu realisieren, da sie für die problematische Ortsdurchfahrt Tiengen eine erhebliche Verbesserung bringt. Die einzelnen Umweltauswirkungen sind im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung zu prüfen und zu bewerten.