

**INFORMATION S - VORLAGE**

Dezernat/Amt:	Verantwortlich:	Tel. Nr.:	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	17.09.2014

---

**Betreff:**

**Verkehrskonzept Sedanquartier, Rempartstraße und Wallstraße**

1. Ergebnis des "Runden Tisches"
  2. Weiteres Vorgehen
- 

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Öff.</b>	<b>N.Ö.</b>	<b>Empfehlung</b>	<b>Beschluss</b>
1. VK	23.09.2014	X			
2. BA	24.09.2014	X			

---

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): nein

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: nein

---

**Ergebnis:**

**Der Verkehrsausschuss und der Bau- und Umlegungsausschuss nehmen den Bericht zum Verkehrskonzept Sedanquartier, Rempartstraße und Wallstraße gemäß Drucksache BA-14/008 sowie insbesondere das Ergebnis des "Runden Tisches" gemäß Ziffer 5 und das weitere Vorgehen gemäß Ziffer 6 der Vorlage zur Kenntnis.**

---

Anlage:

Bericht „Verkehrslenkungskonzept Sedanquartier, Rempartstraße und Wallstraße“

(Die Anlage wird den Fraktionen, Fraktionsgemeinschaften und der Gruppierung im Gemeinderat jeweils in einer Druckfassung zur Verfügung gestellt sowie online im Ratsinformationssystem bereitgestellt.)

**1. Ausgangslage**

Die Verkehrssituation entlang der Verbindung Kartäuserstraße - Wallstraße - Rempartstraße - Belfortstraße bis hin zur Wilhelmstraße wurde in der Vergangenheit wiederholt in öffentlichen Veranstaltungen bzw. Gesprächsrunden (z. B. in Zusammenhang mit der Innenstadtentwicklung oder der Umgestaltung des Rotteckrings) thematisiert und war auch immer wieder Beratungsgegenstand in den unterschiedlichen Gremien des Gemeinderats.

Im Wesentlichen ging es dabei um das Spannungsfeld zwischen der Reduzierung des unerwünschten quartiersfremden Durchgangsverkehrs auf dieser Verbindung und einer angemessenen verkehrlichen Erreichbarkeit der südlichen Innenstadt und der verschiedenen dort ansässigen Einrichtungen bzw. Betriebe (Parkhäuser und Parkplätze, verschiedene Geschäfte und private Dienstleister/innen, Amtsgericht, Universitätseinrichtungen, Anlieferung rund ums Martins-tor etc.). Im Bereich der Rempartstraße waren zudem potenzielle Konflikte zwischen dem sehr starken Aufkommen an Zu-Fuß-Gehenden, die die Rempartstraße zwischen dem Geisteswissenschaftlichen Zentrum und der Mensa queren und dem mitunter unübersichtlichen Fahrverkehr (Zufahrt zu den Parkhäusern, Parksuchverkehr und Ein-/Ausparkvorgänge an den Straßenraumparkplätzen, hohes Radverkehrsaufkommen) Gegenstand von Planungsvorschlägen und -diskussionen.

Auf der anderen Seite steht die genannte Verbindung über Belfort-, Rempart- und Wallstraße in enger Wechselbeziehung zu den parallel verlaufenden Dreisamuferstraßen, da Verkehrsverlagerungen aufgrund verkehrlicher Veränderungen in der Rempartstraße unmittelbar Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklungen einiger neuralgischer Punkte auf der B 31 (z. B. an der Kaiserbrücke) haben können. Darüber hinaus ist in dem Erschließungsgeflecht der südlichen Innenstadt bei der Überlegung von Veränderungen eine angemessene Verteilung von Verkehrsbelastungen in den einzelnen Straßen (z. B. südliche Kaiser-Joseph-Straße) mit abzuwägen.

**2. Auftragslage der Verwaltung**

Mit den Beschlüssen zum Bebauungsplan Stadtbahn/Umgestaltung Rotteckring hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zu erstellen, wie eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Verbindung Wilhelmstraße - Belfortstraße - Rempartstraße - Wallstraße in Folge der Unterbrechung des ehemaligen Rings am Platz der Alten Synagoge vermieden werden kann.

Es wurde ein "Runder Tisch" unter Leitung des Oberbürgermeisters eingesetzt, um gemeinsam mit einem externen Verkehrsgutachter an Lösungsvorschlägen zu arbeiten. Die Besetzung des Runden Tisches setzte sich aus Vertretern folgender Institutionen bzw. Gruppierungen zusammen:

- Albert-Ludwigs Universität,
- u-AStA,
- Lokalverein Innenstadt,
- Bürgerforum Sedanquartier,
- Bewohnerinitiative Wallstraße,
- Handelsverband,
- Betreiber der Parkhäuser.

Aus der Verwaltung waren neben den Dezernaten I und V auch das Stadtplanungsamt und das Garten- und Tiefbauamt (letzteres als für dieses Konzept federführende Dienststelle) vertreten.

Der Runde Tisch hat sich 2013 und 2014 zu drei Arbeitssitzungen getroffen. In diesen Sitzungen wurden zunächst die unterschiedlichen Positionen herausgearbeitet, gemeinsam Ziele definiert und dann über konkrete Maßnahmen und deren Auswirkungen diskutiert. Die einvernehmlich gefundenen Ergebnisse werden in dieser Drucksache dargestellt und ein konkreter Umsetzungsvorschlag der Verwaltung beschrieben.

### **3. Randbedingungen und Grundlagen für ein Verkehrskonzept**

Der Bebauungsplan zur Stadtbahn und Umgestaltung Rotteckring legt bereits einige für die Verkehrsabwicklung im genannten Straßenzug relevante Punkte fest, die sukzessive in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Die Kreuzung Werthmannstraße/Rempartstraße/Platz der Universität/Belfortstraße wird künftig ohne Ampelanlage und mit Vorfahrt für Werthmannstraße - Platz der Universität geregelt werden (vergleichbar der Regelung am Holzmarkt). Die Rempartstraße ist im Bebauungsplan als "verkehrsberuhigter Geschäftsbereich" festgesetzt, was neben einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h auch bedeutet, dass hier Möglichkeiten für eine besonders fußgängerfreundliche und verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung bestehen. Im Bereich zwischen Kollegiengebäude IV und Werthmannstraße soll die Rempartstraße im Rahmen des Projekts Rotteckring auf eine Breite von 5,50 m zurückgebaut und gestalterisch in die neue Platzsituation am Alleegarten integriert werden.

Diese bereits vom Gemeinderat beschlossenen und damit als "gesetzt" anzusehenden Maßnahmen bedingen in Zusammenhang mit der Unterbrechung des alten Rings nach den vorliegenden Verkehrsprognosen eine Verkehrsabnahme in der Rempartstraße um ca. 3.600 Kraftfahrzeuge pro Tag (von 8.200 auf 4.600). Dies bedeutet für die Rempartstraße bereits eine signifikante Verbesserung gegenüber der früheren Situation. In der Wallstraße ergibt sich aus der neuen Verkehrssituation ebenfalls eine spürbare Entlastung von 4.600 auf 3.600 Kfz/Tag.

Für die Belfortstraße hingegen weisen die Prognosen eine Zunahme um bis zu 1.300 Kfz/Tag (von 5.100 auf 6.400) aus, weil der Ziel- und Quellverkehr des Bereichs Rempartstraße/Martinstor aus bzw. in Richtung Norden, der bis zur Unterbrechung des Rings über den Rotteckring führte, nun teilweise über die Fahrbeziehung Bismarckallee ↔ Bahnhofsachse ↔ Rempartstraße fährt.

Bei der Erörterung der Erwartungen und Zielvorstellungen in der Arbeitsgruppe wurde recht schnell deutlich, dass eine Unterbrechung der Rempartstraße, wie sie früher verschiedentlich gefordert wurde, zwar für die Situation vor der Mensa eine deutliche Verbesserung erbringen würde, dies jedoch mit erheblichen Mehrbelastungen an anderer Stelle (insbesondere Kaiser-Joseph-Straße/Holzmarkt) verbunden wäre und die Erreichbarkeit der Quartiere und der Parkhäuser deutlich einschränken würde. Auch auf Grund der Erfahrungen im Jahr 2012, als baustellenbedingt die Ausfahrt aus der Rempartstraße in die Werthmannstraße nicht möglich war und es erheblichen Rückstau des nun über die Kaiser-Joseph-Straße fahrenden Verkehrs mit Wartezeiten von bis zu einer Stunde gab, bestand in der Arbeitsgruppe Einvernehmen, dass diese Variante nicht weiter verfolgt werden sollte. Die Zufahrt zu den Parkhäusern in der Rempartstraße soll ebenso wie die Abfahrt vorrangig über die Werthmannstraße erfolgen können.

Eine weitere wichtige Zielsetzung ist es, im Verhältnis der Interessen von Belfortstraße und Wallstraße Verbesserungen (Entlastungen) für den einen Straßenabschnitt nicht zu Lasten des jeweils anderen Abschnitts zu erreichen.

Folgende Ziele eines zu erarbeitenden Verkehrslenkungskonzepts wurden dann gemeinsam herausgearbeitet:

- Sicherung der Erreichbarkeit aller Quartiere der südlichen Innenstadt,
- Berücksichtigung der divergierenden Nutzungen in den Quartieren,
- Bereitstellung eines ausreichenden Parkraumbangebots für Bewohner/innen,
- weitgehende Verlagerung des groß- und kleinräumigen Durchgangsverkehrs z. B. auf die Dreisamuferstraßen,
- Vermeidung kritischer Mehrbelastungen auf Straßen des Nebennetzes innerhalb wie außerhalb des Untersuchungsgebiets,
- Berücksichtigung der Rad-Vorrangrouten,
- Herstellung/Beibehaltung möglichst direkter Anbindungen an den Innenstadtring,
- Berücksichtigung der straßenräumlichen Gestaltung im Hinblick auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens,
- Verbesserung der Übersichtlichkeit der Straßenräume und der Verkehrsabläufe,
- Einhaltung angemessener (niedriger) Geschwindigkeiten,
- Bereitstellung komfortabler Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für Zu-Fuß-Gehende.

Als schwierig erwies sich eine gemeinsame Einschätzung über die Bedeutung großräumiger Durchgangsverkehre im betrachteten Straßenzug. Beobachtungen der Quartiersvertreter legen den Schluss nahe, dass es einen relevanten Anteil an Fahrten von der Bismarckallee über den betrachteten Straßenzug bis nach Ebnet bzw. ins weitere Dreisamtal gäbe. Dies rührt verständlicher Weise daher,

dass immer wieder Fahrzeuge die gesamte Belfortstraße hindurch zur Rempartstraße fahren und ebenso Fahrzeuge durch die gesamte Wallstraße zur Kartäuserstraße fahren (und umgekehrt). Nach Beobachtungen und Einschätzung des Verkehrsgutachters und des Garten- und Tiefbauamtes ist der tatsächlich großräumige Durchgangsverkehr aber eher nachrangig. Das Verkehrsaufkommen in der Belfortstraße und der Wallstraße wird weitaus überwiegend durch den Zielverkehr zur südlichen Innenstadt bestimmt, insbesondere zu den Parkieranlagen und den Straßenraumparkständen in der Rempartstraße sowie durch die Erschließung der südlichen Bereiche der Fußgängerzone (Kaiser-Joseph-Straße, Gerberau, Grünwälderstraße), aber auch durch Eigenverkehre des Sedanquartiers und des Quartiers Wallstraße. Aus Sicht der Quartiere stellt das Durchfahren der Belfortstraße, um z. B. von der Bahnhofsachse zur Uni-Tiefgarage in der Rempartstraße zu gelangen, ebenfalls Durchgangsverkehr dar.

Unabhängig davon werden aus beiden Quartieren nächtliche Einzelfahrten als besonders unangenehm gewertet, die die Quartiere ggf. mit erhöhter Geschwindigkeit durchfahren (z. B. Taxifahrten vom Hauptbahnhof Richtung Oststadt).

Für die Entwicklung von konkreten Vorschlägen konnten dann im weiteren Verfahren zwei Maßnahmenebenen für ein Verkehrskonzept unterschieden werden:

1. Durch bauliche Maßnahmen kann der Straßenraum gestalterisch aufgewertet und die Durchfahrgeschwindigkeit reduziert werden, so dass das Durchfahren des Straßenzugs unattraktiver wird. Eine Neuorganisation des Parkplatzangebots im Straßenraum kann zudem Park- bzw. Parksuchverkehre reduzieren. Durch diese straßenräumlichen Veränderungen kann der Straßenzug in allen Abschnitten entlastet werden, ohne die Quartierserschließung einzuschränken.
2. Weitergehende Reduzierungen des Verkehrsaufkommens lassen sich durch Einschränkungen in der Verkehrslenkung erzielen, z. B. durch (gegenläufige) Einbahnstraßenregelungen in Teilabschnitten des Straßenzugs oder durch Unterbrechungen, also komplette Sperrungen. Bei diesen Maßnahmen geht die Entlastung im einen Abschnitt teilweise mit Mehrbelastungen im anderen Abschnitt des Straßenzugs einher. Zudem wirken sich diese Eingriffe auf die Quartierserschließung aus und bringen auch für die Bewohner/innen, Gewerbetreibenden oder Beschäftigten der Quartiere mitunter Einschränkungen mit sich.

## **5. Ergebnisse des Runden Tisches**

Durch den Gutachter wurden im Prozess in Rückkopplung mit dem "Runden Tisch" verschiedene Maßnahmen(-pakete) der beiden o. g. Ebenen entwickelt, die mit Hilfe einer kleinräumigen Verkehrsprognose zunächst quantitativ hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsmengen in den einzelnen Straßenabschnitten bewertet wurden. In einem zweiten Schritt wurde dann untersucht, welche Schwierigkeiten und zum Teil ungewollten Einschränkungen für einzelne Fahrbeziehungen sich jeweils bei der Umsetzung der Maßnahmen ergeben würden.

Dabei wurde deutlich, dass insbesondere die direkt in die Verkehrslenkung eingreifenden Maßnahmen vielfach neben positiven Effekten an der einen Stelle auch negative Auswirkungen an anderer Stelle aufweisen.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Auswirkungen in Bezug auf die Erreichbarkeit der Quartiere, die Erzeugung von Umwegfahrten sowie Mehrbelastungen in anderen empfindlichen Straßen auch außerhalb des Untersuchungsgebiets schlägt der Gutachter ein zweistufiges Umsetzungskonzept mit aufeinander abgestimmten unterschiedlichen Maßnahmen vor.

### **Stufe 1 - (Umsetzung nach 2016)**

In der ersten Stufe der Umsetzung des Verkehrskonzepts stehen die baulichen Maßnahmen im Vordergrund, die den Verkehrswiderstand in der Durchfahrt entlang des Straßenzugs zwar erhöhen, aber die Erreichbarkeit der Quartiere nicht einschränken.

Für die einzelnen räumlichen Teilbereiche wird Folgendes vorgeschlagen:

#### Belfortstraße/Sedanquartier

Fortsetzung des vorhandenen Gestaltungsprinzips der bereits umgebauten Straßen im Sedanquartier:

- Pflaster in Knotenpunkten
- Pflanzung von einzelnen Straßenbäumen (wo möglich)
- Änderung der Querschnitte (z. B. Aufweitung Gehbereiche (wo möglich)
- Rechts-vor-links-Regelungen (auch am Knotenpunkt Belfort-/Moltkestraße).

#### Rempartstraße

Umfassende Umgestaltung im Zuge der in den nächsten Jahren erforderlichen Straßensanierung in Verbindung mit der Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich entsprechend dem Bebauungsplan Stadtbahn Rotteckring:

- weiche Trennung von Fahrbahn und Seitenräumen,
- engere Fahrbahn und breitere Seitenräume,
- verbesserte Querbarkeit auf ganzer Länge,
- gestalterische Aufwertung des Straßenraums,
- kompaktere Gestaltung und Aufwertung (z. B. durch Pflaster) der beiden Parkhauszufahrten,
- Reduzierung der Anzahl an Parkständen im Straßenraum, ggf. Ausweitung des Bewohnerparkens, damit Vermeidung von Parksuchverkehr bzw. Lenkung in die Garagen - allerdings Beibehaltung von Liefermöglichkeiten für die dortigen Gewerbe.

#### Wallstraße

Umgestaltung von Teilbereichen, insbesondere der Knotenpunkte, mit:

- Vorziehen der Seitenbereiche;
- evtl. Einsatz von Pflasterbändern o. ä.,
- Aufweitung der Gehwege,
- Aufwertung des Straßenraums, z. B. durch Baumpflanzungen.

In der Rempartstraße kann die bauliche Umgestaltung wirtschaftlich im Zuge der in den nächsten Jahren ohnehin erforderlichen umfassenden Straßensanierung umgesetzt werden. In der Wallstraße und der Belfortstraße stellen die Umgestaltungen eigenständige Maßnahmen dar und konzentrieren sich deshalb auf die Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche sowie ergänzende kleinräumige Veränderungen.

#### Wirkungen der Stufe 1

Mit der Umsetzung der dargestellten weichen Maßnahmen im Zuge des Straßenzugs prognostiziert der Gutachter, dass eine Mehrbelastung des Straßenzugs nach Umgestaltung des Rings mit Stadtbahn vermieden und sogar (teils deutliche) Abnahmen gegenüber den früheren Verkehrsbelastungen erreicht werden können (quantitative Darstellung der Entlastungen - siehe Anlage).

#### **Stufe 2 - (Umsetzung nach ausreichendem Beobachtungszeitraum der Wirkungen von Stufe 1)**

Die zweite Stufe des Verkehrskonzepts enthält straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Änderung der Verkehrsführung. Sie soll dann zur Umsetzung kommen, wenn sich nach ausreichender Beobachtungszeit herausstellen sollte, dass die Stufe 1 nicht die erwarteten Wirkungen erzielt oder wenn sich aus anderen Gründen weitergehender Handlungsbedarf ergibt.

Für die zweite Stufe wurden bei der Erarbeitung des Konzepts vom Verkehrsgutachter verschiedene Einbahnstraßenregelungen und deren unterschiedliche Kombinationen sowie vollständige Netzunterbrechungen (Straßensperrungen) untersucht. Diese können eine weitere Entlastung des betrachteten Straßenzugs bewirken, bedeuten aber eine Einschränkung der Quartierserschließung und bewirken durch Umwegfahrten gewisse Mehrbelastungen auf anderen Straßen innerhalb und außerhalb des Betrachtungsraums.

Die Auswirkungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz und dessen Knotenpunkte werden vom Gutachter und der Verwaltung dabei aufgrund der dortigen hohen Grundbelastung als unkritisch bewertet. Dagegen scheinen die Verkehrsverlagerungen auf das Nebennetz kritischer. Ebenfalls würden sich durch die Neuregelungen die Erschließungssysteme der Quartiere im Untersuchungsraum zum Teil deutlich verändern.

Aufgrund der damit verbundenen Nachteile soll eine Umsetzung der zweiten Stufe des Verkehrskonzepts erst dann geprüft werden, wenn die Wirkungen der ersten Stufe hinreichend bekannt und bewertet sind. Nach vollständiger Umsetzung der Stufe 1 und einer angemessenen Zeitspanne "Wirkungszeit" sollen die Verkehrsverhältnisse im Straßenzug und die Verkehrsmengen erneut bewertet werden.

Sollte sich dabei weitergehender Handlungsbedarf herausstellen, empfiehlt der Gutachter in Abwägung der unterschiedlichen Folgen der betrachteten Varianten eine Kombination aus gegenläufigen Einbahnstraßen: Vorgeschlagen werden gegenläufige Einbahnstraßenregelungen in der Belfortstraße östlich der Milchstraße (Einbahnrichtung West-Ost) und in der Rempartstraße östlich der Universitätsgarage (Einbahnrichtung Ost -West), ergänzt um eine Einbahnstraßenregelung (Einbahnrichtung West-Ost) in der westlichen Erbprinzenstraße. Mit dieser

Kombination wird über die Wirkungen der Stufe 1 hinaus eine weitere Reduzierung der Kfz-Fahrten möglich, während die vorher beschriebenen negativen Folgen in einem noch vertretbaren Rahmen bleiben.

#### Wirkungen der Stufe 2

Mit der Umsetzung der dargestellten verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Zuge des Straßenzugs prognostiziert der Gutachter, dass eine weitere Entlastung insbesondere in der Belfort- sowie der nördlichen Wilhelmstraße um ca. 1.500 Kfz/Tag und in der Wallstraße um ca. 900 Kfz/Tag erreicht werden kann. Dem stehen vergleichsweise geringe Mehrbelastungen in der südlichen und mittleren Wilhelmstraße (200 bis 300 Kfz/Tag) gegenüber. In der Summe beider Maßnahmenebenen kommt es daneben zu einer Mehrbelastung der Talstraße um ca. 1.000 Kfz/Tag, die daher resultieren, dass Verkehre aus der Rempartstraße (Parkhäuser) oder aus dem Bereich Martinstor/Holzmarkt nicht mehr über Holzmarkt und Wallstraße in den Freiburger Osten fahren können und an der Kaiserbrücke nicht Richtung Osten abgebogen werden kann.

### **6. Fazit und weiteres Vorgehen**

Die Auftragslage des Gemeinderats (keine Mehrbelastung in den Quartieren infolge Unterbrechung des Rings) kann durch das vorliegende Konzept erfüllt werden. Nach den vorliegenden Prognosen kann bereits mit der vorgeschlagenen Umsetzungsstufe 1 und dem Abschluss der Umgestaltung des Rotteckrings eine wirksame Entlastung des gesamten Straßenzuges um ca. 1.000 Kfz/Tag, im Bereich der Rempartstraße sogar um ca. 2.000 Kfz/Tag, erzielt werden. Die Festlegung weitergehender Maßnahmen mit Eingriffen in die Verkehrslenkung (Stufe 2) ist nicht einfach, da vielfach neben positiven Effekten an der einen Stelle auch negative Auswirkungen an anderer Stelle auftreten.

Daher schlägt die Verwaltung im Einvernehmen mit den Teilnehmenden des "Runden Tisches" eine zweistufige Umsetzung vor. In einer ersten Stufe, die im Zuge der Gesamtbaumaßnahme zur Umgestaltung des Rotteckrings zeitnah nach 2016 umgesetzt werden soll, sollen bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten sowie zur gestalterischen Aufwertung der Straßenräume in Belfort-, Rempart- und Wallstraße erfolgen. Die hierfür erforderlichen genaueren Planungen sollen in 2016 erarbeitet werden. Bei der Planung müssen neben den oben dargestellten inhaltlich-fachlichen Vorgaben auch die finanziellen Spielräume der Stadt berücksichtigt werden.

Nach erfolgter vollständiger Umsetzung der Stufe 1 ist nach einem Zeitraum von etwa zwei Jahren durch die Verwaltung die Wirkung der Änderungen zu erfassen und zu bewerten. Auf Grundlage eines entsprechenden Berichts in den gemeinderätlichen Gremien ist von dort zu entscheiden, ob weitere Maßnahmen (z. B. der hier vorgeschlagenen Stufe 2) geprüft und umgesetzt werden sollen. In diese Betrachtung ist der Runde Tisch ebenfalls einzubeziehen.

Ansprechpartner im Garten und Tiefbauamt sind Herr Herffs, Tel.: 0761/201-4670, und Herr Schmitt-Nagel, Tel.: 0761/201-4680.