

Januar 09

Verkehrskonzept Freiberg am Neckar

BUND-Leitlinien der Verkehrsplanung

Freiberg hat ein Verkehrsproblem. In den täglich wiederkehrenden Spitzenverkehrszeiten durchfahren so viele Lkw und Pkw Freiberg, dass die Stadt an Wohnqualität verliert, das Stadtklima leidet, und nicht zuletzt ständige Verkehrsgefahren entstehen, die die Bewegungsräume aller Bürger/innen spürbar einschränken.

Das Ziel der EU, die Kohlendioxidemission bis 2020 um 20 % abzusenken, ist auch im Bereich Verkehr abzarbeiten. Das erfordert außerordentliche Anstrengungen, denn von 1990 bis 2002 sind in Baden-Württemberg die CO₂ Emissionen aus dem Straßenverkehr um 14 % angestiegen [Statistisches Monatsheft BW 5/2007]. Die Autoindustrie sieht nur eingeschränkte Potenziale, weitere Beiträge zur Einsparung von CO₂ leisten zu können. So muss die Stadt- und Verkehrsplanung einen maßgeblichen Beitrag zum Klimaschutz übernehmen, das heißt, die vertraute, vielfältig am Auto orientierte Mobilität muss sich auf geringere Fahrleistungen im Kfz-Verkehr umstellen.

Gleichzeitig sind die Vorgaben der EU-Feinstaubrichtlinie und der Umgebungslärmrichtlinie einzuhalten. Für beides ist ebenfalls eine Reduzierung des Straßenverkehrs notwendig.

Eine (meist geringe) Verlagerung des Verkehrs auf Ortsumfahrungen bedeutet dagegen zusätzliche Emissionen an anderer Stelle durch mehr Gesamtverkehr. Von nachhaltiger Verkehrsplanung kann deshalb bei Umfahrungsstraßen nicht die Rede sein. Umfahrungen sind kostspielig, sie beeinträchtigen und zerschneiden die Landschaft (unter anderem das FFH-Gebiet Neckar und das Naturschutzgebiet Altneckar) und bedeuten einen Verbrauch unseres nicht vermehrbaren Bodens. Die Trassen dafür würden in Freiberg alle in den letzten Erholungsgebieten verlaufen. Hinzu kommt, dass ihre Realisierung (wenn überhaupt) noch etliche Jahre dauert und hohe Kosten aus Steuermitteln verursacht.

Es ist mittlerweile verkehrswissenschaftlich bewiesen, dass neue oder größere Straßen das Verkehrsproblem nicht lösen, sondern verstärken – der Straßenverkehr nimmt dadurch immer weiter zu (induzierter Verkehr). Die Probleme in Freiberg sind also hausgemacht. Ein Patient, der erkannt hat, dass sein Medikament nicht wirkt bzw. sogar die Krankheit verstärkt, sollte schnellstens ein neues Rezept versuchen. Dieses heißt im Fall des Straßenverkehrs: Entschleunigung und Verkehrsberuhigung, um die Straßen für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen.

Dazu braucht es:

- Förderung des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehrs.
- Gezielte Lenkung und Bündelung des restlichen Durchgangs- und Schwerverkehrs ohne Mehrbelastung anderer Kommunen.
- Stadtverträglichere Organisation des unvermeidlichen Autoverkehrs durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen.

Solche Maßnahmen sind weit schneller und kostengünstiger umzusetzen als jeder Straßenbau. Die Bürger/innen Freibergs gewinnen so schon bald mehr Wohn- und Lebensqualität, die öffentlichen Kassen erfahren Entlastung, und nicht zuletzt wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Ziel muss es deshalb – nicht nur in Freiberg – sein, ein Verkehrskonzept zu verwirklichen, das die Menschen dabei unterstützt, die täglichen Wege mit weniger Autoverkehr zu bestreiten, und den Durchgangsverkehr so weit wie möglich aus der Stadt hinaus drängt, ohne ihn zu vermehren.

Zahlreiche der im Folgenden gemachten Vorschläge wurden bereits von verschiedenen Freiburger und anderen Institutionen gemacht. Der BUND hat die wichtigsten in diesem Konzept zusammengefasst und ergänzt. Bei der Umsetzung ist zu beachten, dass keine Maßnahme allein für Entlastung sorgt, sondern nur alle (oder zumindest die meisten) zusammen.

„Stadt- und umweltfreundlich mobil in Freiberg am Neckar“

Die Klimaschutz- und Energieagentur BW (KEA) schlägt in ihrem „Grobkonzept für Stadt und Umweltfreundliche Mobilität“ in Kapitel 3, C 1 vor, die Stadt- und Verkehrsplanungen von Freiberg unter das Markenzeichen „Stadt- und umweltfreundlich mobil in Freiberg am Neckar“ zu stellen. Ein solches Motto würde die eigenen Kräfte bündeln sowie den Behörden und Institutionen deutlich die Zielrichtung der Planungen in Freiberg signalisieren. Der BUND unterstützt das Motto, denn es fördert das Umdenken jedes Einzelnen, die Grundlage einer flächigen Verkehrsberuhigung und des Verzichts auf den Bau von Umfahrungsstraßen.

Die Konzeptvorschläge der KEA sind:

- Unterstützung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Verbesserungen im öffentlichen Nahverkehr
- Motivierung der Bürger/innen von Freiberg
- Lenkung des Autoverkehrs

Das vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Kreisverband Ludwigsburg hier vorgelegte Verkehrskonzept will durch umfassende Nutzung der gemäß Straßenverkehrsrecht möglichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Verkehrssicherheit sowie die Wohn- und Arbeitsplatzqualität in Freiberg fördern sowie Natur und Landschaft erhalten.

Verkehrsberuhigung schafft nicht nur mehr Lebensqualität für die Bevölkerung, sondern sie reduziert auch den Durchgangsverkehr durch Entschleunigung – auch ohne den Bau von Umfahrungsstraßen. Dies ist eine wissenschaftlich mittlerweile vielfach nachgewiesene Wirkung.

Maßnahmenpaket

1. Verbesserungen für Fußgänger durch Verkehrsberuhigung

Die Gehwege in Freiberg weisen in der Regel nur 1,5 m Breite auf. Dies auch an den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Teilweise gibt es Verschmälerungen der Gehwegbreiten auf 1,3 und 1,4 m, jeweils ohne Veränderung bei der Fahrbahnbreite. Verengungen der Gesamtbreite des Straßenraumes, zum Beispiel durch ein Haus, sind demnach früher immer zu Lasten der Schwächsten, der Kinder und Fußgänger eingeplant worden.

Die Fahrbahnen variieren zwischen 6 und 8 m Breite. Selbst bei den größeren Fahrbahnbreiten von 8 m, die in den Hauptstraßen zu finden sind, ist für die Fußgänger in der Regel nicht mehr als 1,5 m Breite verfügbar, ausreichend breit für ein Paar, aber schon nicht mehr ausreichend für ein begleitendes Kind und nicht für einen begegnenden Fußgänger. Auf den nur 1,5 m breiten Gehwegen fühlt man sich einzeln und zu zweit neben den mit 50 km/h vorbeifahrenden Lkw recht unwohl, man fürchtet teilweise um sein Leben.

Besonders schwierig ist es, mit kleinen Kindern unterwegs zu sein. Das erfordert ständige Aufmerksamkeit. So wird es leicht zur Regel der Eltern, die Kinder in die Autos packen, um sie vor den Verkehrsgefahren und den Abgasen zu bewahren. Doch gesünder für die Kinder (und auch die Eltern) ist es, wenn sie sich zu Fuß, mit Kinderfahrzeugen oder mit dem Fahrrad auf die täglichen Wege machen könnten.

Abseits von den Hauptverkehrsstraßen haben die Tempo-30-Zonen viel dazu beigetragen, die Stadt für Kinder, Fußgänger und Radfahrer sympathischer zu machen. Aus dieser Erfahrung tritt der Deutsche Städtetag für Tempo 30 in allen Straßen ein, an denen gewohnt wird. Dem stand und steht eine zu große Lobby entgegen, die sich mehr Rücksichtnahme gegenüber den Fußgängern und den Anwohnern zu Lasten des Autoverkehrs nicht vorstellen kann. Der Bundestag hat dem Vorschlag des Städtetags immer noch nicht zum Durchbruch verholfen.

Doch der Gesetzgeber hat erkannt, dass Tempo 50 auf manchen Stadtstraßen zu schnell ist, z.B. wenn Lkw-Verkehr auf engen Gehwegen Fußgänger und Kinder bedroht. Die Stadtverwaltung hat in Abstimmung mit den Verkehrsbehörden Möglichkeiten, örtlich niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten zu bewirken. Die in der StVO liegenden Spielräume zu Gunsten der Fußgänger und Anwohner werden folgend analysiert und deren Umsetzung angeregt.

1.1 Stuttgarter Straße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20

Zwischen Bahnhofstraße und Württemberger Straße hat sich die Stuttgarter Straße als lebendige Geschäftsstraße entwickelt, mit regem Fußgängerverkehr, starkem Querungsbedarf, hohem Parkierungsdruck und viel Aufenthaltsfunktion. Neben der 6 m breiten Fahrbahn sind die Gehwege in der Regel nur 1,5 m breit, teilweise sogar auf 1,3 m eingeengt. Parkende Autos erfordern bei den Fußgängern ständige Aufmerksamkeit und Ausweichen auf die Fahrbahn.

In der StVO ist in § 45 (1d) für diese Anforderungen der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich geschaffen. Die dort vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 und 20 km/h ist durch die Klassifizierung der Stuttgarter Straße als Kreisstraße 1600 nicht ausgeschlossen. Da hier die für einen lebendigen Geschäftsbereich erforderliche Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger unvermeidlich ist, ist die Wahl der Beschränkung auf Tempo 20 angebracht.

Für die Verlangsamung auf 20 km/h braucht es – im Unterschied zu verkehrsberuhigten Bereichen – keinen Umbau der Straße. Die Bordsteine können ihre Funktion des Schutzes der Fußgänger behalten. Einbauten in die Fahrbahn, wie Bäume, Pflanzungen, Bänke, Fahrradständer und Parkstände sollen die Kfz verlangsamen und den Fußgängern vermehrte Möglichkeiten bieten, die Fahrbahn zu queren. Zum Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs ab der Bahnhofstraße siehe auch Ziffer 1.7, Minikreisel.

1.2 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auch für die Benninger Straße (Beihinger Platz)

Hoher Querungsbedarf der Fußgänger ist in gleichem Maß in der Benninger Straße zwischen Ludwigsburger Straße und Mundelsheimer Straße gegeben. Dieser Straßenabschnitt ist als Landesstraße 1138 klassifiziert. Der hohe Querungsbedarf für die Fußgänger zwischen den Einzelhandelsläden wird verstärkt durch die Bushaltestelle Beihinger Platz und den Schulweg im Zuge der Westenfeldstraße zur Flattichschule. Allerdings trägt der Beihinger Platz viel höheren Kfz-Verkehr als die Stuttgarter Straße.

Vorgeschlagen wird, die in der Stuttgarter Straße gewonnenen Erfahrungen in einem zweiten Schritt für eine grundlegende städtebaulich-verkehrsplanerische Erneuerung der Benninger Straße so zu nutzen, dass ihr das Prädikat „Beihinger Platz“ zusteht. Den Gemeinderäten kann durch eine Phase der Erprobung der folgend vorgeschlagenen Verkehrsregelung die Entscheidungsfindung erleichtert werden. In § 45 (1) Ziffer 6 StVO wird die Möglichkeit solcher Erprobungen ausdrücklich eröffnet.

Die Analyse des Verkehrsverhaltens an der Einmündung der Mundelsheimer Straße in die Benninger Straße zeigt, dass dort durch die Vorfahrt die von Benningen kommenden Fahrzeuge so schnell fahren, dass die Einmündung aus der Mundelsheimer Straße nur vorsichtig, zögerlich befahren werden kann und darin eine der Ursachen der Stauungen liegt. Bei höherer gegenseitiger Rücksichtsverpflichtung, wie sie beispielsweise bei Rechts-vor-Links und bei Kreisverkehren geboten ist, ergibt sich eine höhere Leistungsfähigkeit und weniger Stauungen treten auf.

Beispielsweise wird der Kreisverkehr beim Neuen Friedhof Heutingsheim mit 25.500 einfahrenden Kfz/Tag genutzt. Wohingegen in den Knotenpunkt Benninger Straße/Mundelsheimer Straße weniger, nämlich 21.700 Kfz/Tag einfahren. Die unterschiedlichen Anforderungen aus dem Fußgängerverkehr sind allerdings bei diesem Vergleich zu bedenken. Fazit: eine planerische Korrektur der Ostseite des Beihinger Platzes drängt sich auf.

Vorgeschlagen wird, am Knotenpunkt Benninger Straße/Mundelsheimer Straße die Vorfahrtregel Rechts-vor-Links einzuführen. Dies braucht keinen Umbau des Knotenpunktes und kann sehr leicht probeweise umgesetzt werden. Dadurch werden die auf der Benninger Straße nach Freiberg einfahrenden Fahrzeuge gebremst, zugunsten der auf der Mundelsheimer Straße von

der Neckarbrücke einfahrenden Fahrzeuge, die andererseits wegen der Kurvenfahrt ebenfalls langsam fahren. Die Fußgängerquerung kann mit Zebrastreifen gesichert werden. Wichtig ist eine auffällige Kennzeichnung der neuen Vorfahrtregel, damit in der Umstellungsphase keine Unfälle passieren. Die Vorfahrtregel nutzt gleichzeitig auch dem folgenden Vorschlag der Umstellung der Beihinger Straße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, analog zum Geschäftsbereich Stuttgarter Straße.

Der Verfasser konnte die Beihinger Straße im Januar 2008, kurz nach dem Brand eines Wohnhauses, besichtigen. Der Gehweg war wegen des vielen Schutts nicht begehbar. Bemerkenswert war, dass das notwendige Ausweichen der Fußgänger auf die Fahrbahn durch langsames Fahren der Autofahrer sorgfältig ausgeglichen wurde. Es waren trotz der Fußgänger auf der Fahrbahn keine erhöhten Gefährdungen und Stauungen zu beobachten. So ist zu erwarten, dass ein organisiertes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer durch die Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs für den Beihinger Platz eine harmonischere Verkehrsabwicklung schafft, als das bisher der Fall ist.

Auf der Westseite des Beihinger Platzes ist die Abzweigung der Ludwigsburger Straße zu bewältigen. Die Knotenpunktsbelastung entspricht mit 22.700 Kfz/Tag der der Einmündung der Mundelsheimer Straße. Hier wird vorgeschlagen die Fußgängerinsel dazu zu benutzen, die Einmündung zu einem Minikreisel umzubauen mit Zebrastreifen an allen drei Ästen der Einmündung. Die damit verbundenen Verlangsamungen bilden einen markanten und konsequenten Eingang von Westen in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich „Beihinger Platz“.

Die vielen verkehrstechnischen Neuerungen bestätigen die eingangs gegebene Empfehlung, den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich erst als zweiten Schritt nach dem Sammeln von Erfahrungen mit der Stuttgarter Straße in Angriff zu nehmen und die Umsetzung auf Probe vorzusehen. Die Erprobung lässt sich kostengünstig mit Baustellen-Abschrankungen und dem Abschalten der Verampelung realisieren.

1.3 Entsiegelung im Umfeld des Neuen Schlosses und der Kelter

Für den Anschluss der Hohenecker Straße an den Kreuzungsbereich Ludwigsburger Straße / Mühlstraße ist eine großflächige Linksabbiegespur geschaffen worden. Diese Fahrbahnaufweitung sollte zurückgebaut werden, denn abbiegende Fahrzeuge ohne Zusatzspur unterstützen die Verlangsamung und für Fußgänger und Radfahrer wäre eine verschmälerte Fahrbahn leichter zu bewältigen (Evangelisches Gemeindehaus, Kinderspielplatz, Altenwohnheim). Die Verkleinerung der Asphaltfläche auf der Kurveninnenseite kommt dem Umfeld des Neuen Schlosses und der Kelter zugute und sie reduziert zudem die starke Steigung der Straße.

1.4 Tempo 30 in der Mühlstraße von Beihinger Platz bis Fußgängerrampe bei der Geisinger Straße

In der Mitte dieses Straßenabschnittes liegen die Flattichschule und der Schulkindergarten. Der nördliche Gehweg hat neben der 8 m (über-)breiten Fahrbahn nur 1,3 m Breite. Für die Schulkinder ist zwar eine Unterführung unter der Mühlstraße gebaut worden, allerdings zu einer Zeit,

in der es noch nicht Pflicht war, Unterführungen behinderten- und kinderwagengerecht zu gestalten. So kommt es, dass Eltern, die ein Kind im Kinderwagen zu betreuen haben und ein zweites Kind auf dem Weg zur Flattichschule oder zum Schulkindergarten begleiten, auf den zu schmalen Gehweg abseits der Unterführung angewiesen sind.

Hier trifft § 45 StVO, Absatz 9, Satz 2 zu. Dort ist „aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage gegeben, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter (insbesondere Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) erheblich übersteigt“. Dann schreibt die StVO den Verkehrsbehörden vor, Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs wie Tempo 30 anzuordnen, unabhängig von der Klassifizierung der Straße.

Weiter unten in Ziffer 2.3 wird (unter anderem für die Mühlstraße) die Möglichkeit der Abmarkierung von Radschutzstreifen behandelt. Bei Tempo-30 empfiehlt die StVO auf Markierungen für den Radverkehr zu verzichten. In der Mühlstraße wird aber dennoch vorgeschlagen, die Radschutzstreifen durchgängig zu markieren. Denn die Mühlstraße weist auf weite Strecken keine Anwohner auf und ist deshalb besonders gefährdet, dass gegebene Tempolimits, seien es Tempo 30 oder 50, nicht eingehalten werden. Zu bedenken ist dabei auch, dass wegen des Einspruchs der Anwohner das Parken an der Mühlstraße im Frühjahr 2008 verhindert wurde.

1.5 Barrierefreier Zugang zur Stadtmitte

Von der Fußgängerbrücke über die Mühlstraße kommt man nur über eine Treppe zum Marktplatz. Anzustreben ist, einen behinderten- und kinderwagengerechten Zugang zur Stadtmitte zu schaffen, ohne längeren Umweg. Dies ist schnell und kostengünstig durch das Auffüllen der Unterführung zu erreichen. Die Württemberger Straße wird dann ebenerdig mit einem Zebrastrifen gequert; eine im Sinne der Verkehrsberuhigung und des Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer zukunftsfähige Lösung.

1.6 Württemberger Straße durchgängig Tempo 30 und Tempo 30 auch auf den Landesstraßen

Im Anschluss an den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Stuttgarter Straße entsteht mit einer durchgängigen Anordnung von Tempo 30 eine konsequente Verkehrsberuhigung rund um die Stadtmitte. Dies ist vielleicht bisher im Hinblick auf die Busrouten zur Stadtmitte nicht erfolgt. Doch rund um die Stadtmitte kann ein verantwortungsvoller Busfahrer ohnehin nicht schneller als 30 km/h fahren. Wichtig für die Busbedienung der Stadtmitte ist, auf Rechts-vor-Links zu verzichten und für die Busrouten die Vorfahrt anzuordnen.

Falls das Regierungspräsidium es weiterhin ablehnt, Tempo 30 auf den innerörtlichen Landesstraßen zu genehmigen, sollte die Stadt Freiberg einzelne Tempo-30-Abschnitte beantragen, für die es andernorts mittlerweile zahlreiche Beispiele gibt. So ist z.B. die L 1141 / Panoramastraße in Gerlingen eine durchgängige Tempo-30-Zone. Ebenso ist die L 1127 / Affalterbacher Straße in Marbach im innerörtlichen Bereich fast durchgängig mit Tempo-30-Abschnitten belegt. Der Verkehr wird dort durch Verbauungen auf der Fahrbahn zusätzlich gebremst. In der Innenstadt von Nagold ist sogar auf der B 463 teilweise Tempo 30 angeordnet.

1.7 Minikreisel für Stuttgarter Straße / Bahnhofstraße / Alte Bahnlinie

Dieser Kreuzungspunkt der Kreisstraße 1600 ist mit einer Vollverampelung gesichert. Die Wartezeiten an der Ampel sind mit rund 90 Sekunden unangenehm lang. Die geringe Verkehrsbelastung rechtfertigt es, die Ampel aufzuheben und durch einen Minikreisel zu ersetzen. Diese Lösung verkürzt die lästigen Wartezeiten für Fußgänger und Autofahrer. Außerdem haben die Autofahrer aus allen Richtungen gleichberechtigte Vorfahrt. Ihr Vorteil liegt aber auch in einer markanten Kennzeichnung des Beginns des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs Stuttgarter Straße.

2. Förderung des Radverkehrs

2.1 Wirkungsvolle Überwachung von Tempo 30

Der innerstädtische Radverkehr ist auf die Tempo-30-Zonen ausgerichtet. Dies steht im Einklang mit der Straßenverkehrsordnung, die in den Tempo-30-Zonen den Mischverkehr Autos/Fahrräder propagiert. Die wirkungsvolle Begrenzung auf 30 km/h ist die Voraussetzung für ein verkehrssicheres Miteinander. Das Gros der Schüler fährt gerne Rad, die Bewegung ist auch gesund, doch muss sicher sein, dass sie ohne Verkehrsgefährdungen unterwegs sein können. Das macht eine regelmäßige Überwachung, Kontrolle und ggf. Ahndung von Tempo-Überschreitungen unerlässlich.

2.2 Engagement von Radfahrergruppen unterstützen

Der ADFC setzt sich mit großer Ortskenntnis für Verbesserungen im Radverkehr ein und arbeitet derzeit daran, zusammen mit der Stadtverwaltung ein umfassendes Radverkehrskonzept zu erstellen. Dabei sollte nicht vergessen werden, das Augenmerk auch auf die schwächeren Radfahrer zu richten: die Kinder, die Alten und die Radfahrer, die mit einem Kind unterwegs sind.

2.3 Rad-Schutzstreifen innerstädtisch bei Tempo 50

In Straßen mit Tempo 50 ist in § 42 (6) 1g StVO die Möglichkeit beschrieben, die Fahrbahn kostengünstig durch das Abmarkieren eines Rad-Schutzstreifens optisch zu verändern: Bei einer 7,5 m breiten Fahrbahn (Beispiel Mühlstraße) wird beidseitig mit einem unterbrochenen Schmalstrich ein 1,5 m breiter Schutzstreifen abmarkiert. Dazwischen verbleibt eine Kfz-Fahrbahn von 4,5 m. Diese Art der Fahrbahnmarkierung wertet bei beengten Fahrbahnen den Radverkehr auf und führt ihn dort, wo er für die Autofahrer am besten sichtbar ist, am Rand der Kfz-Fahrbahn. Der Rad-Schutzstreifen ist auch in Bild 71 der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) aufgenommen, mit dem Hinweis, dass er 1,25 m nicht unterschreiten darf.

Gemäß RAST 06 ist bei 4,10 breiter Fahrbahn der Begegnungsverkehr von Pkw und Pkw sowie bei 5,00 m der Begegnungsverkehr von Lkw und Pkw gewährleistet, wenn er langsam erfolgt. Ab 5,90 m Fahrbahnbreite ist langsames Begegnen von Lkw und Lkw möglich. Lkw müssen also teilweise bei Begegnungsverkehr auf die Rad-Schutzstreifen ausweichen. Durch die unterbrochene Leitlinie des Rad-Schutzstreifens werden die Autofahrer gemahnt, dass sie den Rad-

fahmern besondere Aufmerksamkeit schuldig sind und beim Begegnen hinter den Radfahrern bleiben müssen, § 42 (6). Die Rad-Schutzstreifen sind in der Schweiz Standard.

2.4 Radrouten konzipieren und beschildern

Mit dem Herausarbeiten eines Netzes von Radrouten soll eine Bündelung der Radfahrer in Tempo-30-Straßen unterstützt werden, mit dem Vorteil, dass diese Bündelung sich bei den Autofahrern einprägt und sie hier die Radfahrer mit erhöhter Aufmerksamkeit integrieren. Zu erinnern ist, dass die StVO mit Zeichen 244 die Ausweisung von Fahrradstraßen ermöglicht. Beim Entwerfen der Radrouten und der Bestimmung von Fahrradstraßen bringt die Einschaltung von Radfahrergruppe(n) gute Entwurfssicherheit. Insbesondere die Schulwege sind zu beschildern.

2.5 Besondere Aufmerksamkeit für Querungen von Tempo-50-Straßen

Die Tempo-30-Straßen sind das Rückgrat des „Langsamverkehrs“, der Fußgänger und der Radfahrer. Überall dort wo Tempo-50-Straßen zu queren sind, hat nach wie vor die Stadt- und Verkehrsplanung erhöhte Pflicht zur Aufmerksamkeit. Radrouten müssen an den Querungsstellen hohes Gewicht erhalten.

3. Förderung des ÖPNV und alternativer Mobilitätskonzepte sowie damit verbundene Maßnahmen im Ruhenden Verkehr

Mit dem Bürgerbus bietet die Stadt Freiberg ihren Bürgerinnen und Bürgern ein gutes Angebot, mit dem Bus in das Stadtzentrum zu fahren. Gut ist auch, dass die Halbierung des Preises für das VVS-Kurzstreckenticket eine finanziell attraktive Möglichkeit bietet, Bürgerbus und VVS-Busse zu kombinieren. An Verbesserungsmöglichkeiten zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und dadurch Autoverkehr zu ersetzen, ist darüber hinaus zu empfehlen:

3.1 Kürzere Gehstrecken durch Haltestellenverlegung und zwei zusätzliche Haltestellen

- a) **H Stuttgarter Straße verlegen** nach nördlich der Bahnlinie
- b) **H Lortzingstraße neu** in Stuttgarter Straße
- c) **H Ludwigsburger Straße neu** Ecke Bahnhofstraße

Zu a) Die Verlegung der Haltestelle Stuttgarter Straße nach nördlich der Bahnlinie hat folgende Vorteile,

- die Haltestelle wird dann von drei Buslinien (444, 446 und 564) bedient, nicht wie jetzt von Bus 444 allein,
- die Fahrgäste, die an der verlegten Haltestelle Stuttgarter Straße einsteigen, ersparen sich die Schleifenfahrt über den Bahnhof Freiberg und
- die neue Haltestelle bildet den Auftakt zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich Stuttgarter Straße.

Zu b) Der Haltestellenabstand von der H Stuttgarter Straße zur H Harteneckstraße ist heute mit 600 m schon relativ groß. Er würde durch die verbesserte Lage (gemäß b) auf ungünstige 800 m anwachsen. Ein neuer Halt an der H Lortzingstraße verkürzt von der H Stuttgarter Straße bis zur H Harteneckstraße auf günstige Haltestellenabstände von 350 m und 450 m.

Zu c) Um die Gehstrecken der Fahrgäste zu verkürzen, wird angestrebt, Bushaltestellen an Knickpunkten des Linienvverlaufs anzuordnen. Was beispielsweise für die Haltestelle Stuttgarter Straße zutrifft. Die Regel „Haltestelle am Knickpunkt einer Linie“ soll allerdings in der Bahnhofstraße nicht eingehalten werden, wegen des Halts am Bahnhof Freiberg. Empfohlen wird ergänzend eine H Ludwigsburger Straße an der Ecke Bahnhofstraße. Mit dieser neuen Haltestelle wird in der Bahnhofstraße der Haltestellenabstand freundliche 400 m groß. Die neue Haltestelle ist unverzichtbar, denn mit ihr wird der unververtretbare Haltestellenabstand in der Ludwigsburger Straße von gegenwärtig 1.100 m auf 400 m und 700 m verkürzt.

Die als unfreundlich zu bezeichnenden großen Haltestellenabstände können verschiedene Ursachen oder Begründungen haben, beispielsweise den Busumlauf und die Vorgabe, dass der Kurzstreckentarif nur bis zur dritten Haltestelle gilt. Doch wenn man Fahrgäste für das Einsteigen in die Busse gewinnen will, darf man den Kunden es nicht verwehren, nahe an ihren Wohnungen und an ihren Zielen aus- und einzusteigen. Zu prüfen ist also, ob es nicht besser geeignete Maßnahmen der Busbeschleunigung gibt, als von den Fahrgästen zu erwarten, dass sie unüblich weite Wege zu den Haltestellen gehen.

3.2 Halbstundentakt der VVS-Busse ausdehnen

Eine Verdichtung des Fahrplankontaktes lässt mehr Fahrgäste gewinnen. Leider aber nicht so viele, dass durch den Fahrgastgewinn die Mehrkosten der Busbedienung ausgeglichen werden. Doch, nicht zuletzt im Hinblick auf den Klimaschutz, bleibt als Ziel, den Fahrplankontakt der VVS-Busse an die Fahrplandichte der S-Bahn anzugleichen. Anzustreben ist also, wenigstens in Stufen, einen durchgehenden Halbstundentakt der Busse zu erreichen.

3.3 Mehr Bürgerbus durch Finanzverbund mit Parkgebühren im Stadtzentrum

Die Erfolgsgeschichte des Bürgerbusses berechtigt zu weitergehenden Förderungen des Bürgerbusses. Angeregt wird, einen finanziellen Querverbund zwischen der Ausdehnung der Bedienzeiten des Bürgerbusses und Parkgebühren für das Stadtzentrum zu organisieren. Die moderaten Parkgebühren sollen zweckgebunden sein zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs sowie die Förderung des Radverkehrs. Beim Radverkehr ist unter anderem auch an diebstahlsichere Angebote gegen Gebühr zu denken.

3.4 Parkraummanagement im Bahnhofsgebiet und Abenteuerflächen für Jugendliche

Der Ortsbereich „Dieselstraße und Bahnhof“ verfügt mit dem Bahnhof und 4 Buslinien ungewöhnlich gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der hohe Quell- und Zielverkehr mit Kfz (1.800 Kfz/24h) steht damit in Widerspruch. Dem ist mit der Zielsetzung Klimaschutz entgegen zu wirken. Ein Parkraummanagement für das Bahnhofsgebiet mit Beschränkung der

Parkierungsangebote auf den Bedarf der Anwohner (Parkvorrechte für Anwohner) und den Wirtschaftsverkehr (Parkdauerbeschränkung auf kürzer als 3 Stunden) ist das geeignete Steuerungsinstrument.

Durch das Parkraummanagement frei werdende Parkierungsflächen können Spielplätze für Kinder und Jugendliche werden, oder locker von der Stadt kontrollierte Brachen – eine neue Art von Abenteuerflächen für Jugendliche.

3.5 Förderung von Park- u. Mitfahrplätzen, Einführen einer Mitfahrzentrale, Car-Sharing

Durch diese Maßnahmen lässt sich der Umfang des Kfz-Verkehrs vor allem im Bereich der Pendler reduzieren (siehe auch Vorschlag der FW- Fraktion). Ebenfalls nützlich ist die Einrichtung einer Car-Sharing-Station (StadtTeil-Auto) in Freiberg.

3.6 Weniger Pkw-Pendler von und zu den Gewerbe- und Industriegebieten

Das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ befasst sich damit, dass die Betriebe für ihre Beschäftigten weniger Parkierungsflächen bereitstellen. Das Management

- unterstützt die Bildung von Fahrgemeinschaften,
- organisiert Fahrdienste mit Kleinbussen,
- lenkt die Investitionen für betriebseigene Parkplätze um in Zuschüsse für Bus und Bahn (Parking Cash Out- Prinzip).

Solche Prinzipien nutzen auch dem Image des Unternehmens.

4. Verkehrslenkung / Durchfahrtsverbote, insbesondere für den Schwerverkehr

Der Lkw-**Durchgangs**verkehr muss aus Freiberg hinausgedrängt werden. Es gibt keinen Grund, warum Schwerlastverkehr, der nicht Ziel- oder Quellverkehr ist, durch Freiberg hindurch fährt. Denn die notwendigen Umfahrungen existieren in unserem Raum bereits. Selbst die Lkw, die die Freiburger Gewerbegebiete anfahren, können durch entsprechende Durchfahrtsverbote so gelenkt werden, dass die Durchfahrt durch den Ort nur noch an wenigen Stellen notwendig wird.

Das BUND-Verkehrskonzept für Freiberg achtet gleichzeitig darauf, Verlagerungen von Lkw-Verkehr auf die Nachbarkommunen zu vermeiden. Dies ist einerseits eine selbstverständliche allgemeingültige Planungsprämisse, aber andererseits in Freiberg und den Nachbarorten aufgrund früherer Planungsvorschläge unabdingbar.

4.1 Verbot für Fahrzeuge über 3,5 t tatsächliches Gewicht, ausgenommen Anlieger

Die verkehrsrechtlichen Anordnungen für den Schutz der Bevölkerung vor den Abgasen, Lärm und Verkehrsgefahren des Lkw-Verkehrs sind die gleichen wie beim Luftreinhalteplan Pleidelsheim: „Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger (Zeichen 253 StVO), ausgenommen Anliegerverkehr“.

Der BUND schlägt in Freiberg ein Lkw-Durchfahrtsverbot ab 3,5 t für folgende Straßen vor:

- Bietigheimer Straße ab Einmündung L 1113
- Mühlstraße ab Einmündung Weidengasse stadteinwärts
- Benninger Straße ab Mundelsheimer Straße stadteinwärts
- Ludwigsburger Straße ab Einmündung Einsteinstraße / nördlich der Bahnlinie
- Stuttgarter Straße ab Bahnhofstraße nach Norden, Bahnhofstraße vollständig

Damit muss sich der Lkw-Verkehr, der die Gewerbegebiete im Nordosten, Südosten oder Westen anfahren will, auf folgende Straßen beschränken:

- L 1113 aus Richtung Bietigheim / Ingersheim bis Kreisverkehr
- L 1138 / Mühlstraße aus Richtung Monrepos / A 81 LB Nord bis zur Weidengasse, dort über die Alte Bahnlinie, dann weiter über die Stuttgarter Straße bis zur L 1129 / Ludwigsburger Straße bzw. ins dortige Gewerbegebiet
- L 1129 Ludwigsburger Straße bis zur Bahnbrücke
- L 1129 aus Richtung Pleidelsheim / A 81 bis zur Einmündung in Benninger Straße, dort nur links ins Industriegebiet Neckar

Lkw über 3,5 t, die Zielorte innerhalb von Freiberg anfahren müssen, bleiben vom Verbot unberührt, da sie ja nicht durchfahren, sondern Ziel- und Quellverkehr sind.

Die A 81 übernimmt mit den zwei Anschlussstellen Ludwigsburg-Nord und Pleidelsheim den Großteil des Lkw-Durchgangsverkehrs. Der Ziel- und Quellverkehr von und nach Freiberg wird so gesteuert, dass möglichst geringe Belastungen für die Freiburger Straßen entstehen, an denen gewohnt wird.

Die Gemeinde Benningen sollte ebenfalls ein solches Lkw-Durchfahrtsverbot anstreben, damit der Verkehr für das Industriegebiet Neckar auch wirklich über die A 81 und die Osttangente Pleidelsheim abgewickelt wird. Gleiches gilt für die Stadt Ludwigsburg im Stadtteil Hoheneck, um zu vermeiden, dass das Gewerbegebiet an der Ludwigsburger Straße über Hoheneck angefahren wird. Die Verkehrsbelastungen für die Freiburger an einem kurzen Stück der Benninger Straße und an der Stuttgarter Straße/Alte Bahnlinie sind verkraftbar und sollten im Sinne einer guten Nachbarschaft (Benningen, Hoheneck) hingenommen werden.

Selbstverständlich nutzen die Durchfahrtsverbote nichts, wenn nicht regelmäßig deren Einhaltung kontrolliert wird und ggf. Ordnungstrafen verhängt werden. Gleiches gilt für die Einhaltung und Beachtung der o.g. Tempolimits 30 und 20 km/h.

4.2 Verbot für Fahrzeuge aller Art

Die Anwohner der Ruitstraße sind durch starken Fremdverkehr mit Pkw mehr als üblich gestört, insbesondere nachts. Deshalb wird vorgeschlagen, die Ruitstraße zwischen Riedstraße und Lugaufstraße für Fahrzeuge aller Art zu sperren, selbstverständlich ausgenommen Anlieger.

Fazit:

Das BUND-Verkehrskonzept setzt im Wesentlichen auf eine Vielzahl an kleinen Maßnahmen zur Straßenverkehrsberuhigung und –lenkung sowie auf Verbesserungen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV. Die Maßnahmen ergänzen und verstärken sich häufig gegenseitig.

Betrachtet man die Maßnahmen isoliert voneinander, so scheinen sie nicht geeignet, die Verkehrsprobleme von Freiberg zu lösen. Viele dieser Vorschläge wurden auch bereits von anderen Organisationen in Freiberg vorgebracht und teilweise diskutiert. Viele Menschen sind jedoch immer auf der Suche nach der einen, einfachen Lösung für alle Probleme. Leider ist die Realität in der Regel komplizierter.

Gibt man aber auf die vielen Fragen auch viele kleine Antworten, die zudem aufeinander abgestimmt sind, so sind tatsächlich die meisten Probleme zu bewältigen. Mit der Umsetzung der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen „im Paket“ können folgende Verbesserungen für Freiberg am Neckar erreicht werden:

- In Freiberg lässt es sich besser wohnen und leben.
- Fußgänger und Radfahrer gewinnen an Verkehrssicherheit und Bewegungsfreiheit.
- Landschaft und Naherholungsgebiete bleiben erhalten.
- Deutlich weniger Lkw innerorts.
- Weniger CO₂, Feinstaub- und Lärmemission.
- Spürbar weniger Pkw-Verkehr

Es entsteht ein gegenüber der heutigen Situation weit nachhaltigeres Verkehrssystem.

Hauptvorteil dieses Konzeptes gegenüber allen Vorschlägen von (größeren) Baumaßnahmen ist, dass es in jedem Fall weit schneller und kostengünstiger umgesetzt werden kann und somit schneller zur Entlastung der Bevölkerung führt. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass alle Beteiligten, vor allem das RP, die Maßnahmen möglichst umfassend unterstützen.

Sicherlich kann und sollte dieses Verkehrskonzept noch ergänzt und die Maßnahmen detaillierter geplant werden. Das ist jedoch nicht Aufgabe des ehrenamtlich arbeitenden BUND, der damit lediglich einige Anstöße geben und Chancen aufzeigen will.

Am BUND-Verkehrskonzept Freiberg 2008 haben mitgewirkt:

Hans Billinger, Conrad Fink, Stefan Flaig, Robert Künstler

Anhang / Hintergrundinformationen

Freiberger Straßenverkehr in Zahlen

25 Prozent des Gesamtverkehrs in Freiberg ist Durchgangsverkehr, dies entspricht rund 20.000 Kfz/24h von insgesamt 78.300 Kfz, die täglich in Freiberg gezählt worden sind. Die Hauptdurchgangsverkehrsbeziehungen in Freiberg a. N. verlaufen in Nord-/Südrichtung, zwischen LB- Hoheneck und Pleidelsheim sowie zwischen LB- Eglosheim und Pleidelsheim. Mit dem Durchgangsverkehr sind vornehmlich die Ortsdurchfahrten belastet. Diese tragen zudem auch den Großteil des Quell- und Zielverkehrs, der mit rund 38.000 Kfz/24h insgesamt 48 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht.

Die höchste Verkehrsbelastung im Straßennetz von Freiberg liegt auf dem innerörtlichen Straßenabschnitt der Benninger Straße zwischen Ludwigsburger Straße und Mundelsheimer Straße, auf dem rund 23.000 Kfz/24h in Verkehrsspitzenzeiten Stauungen verursachen. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Benninger Straße innerorts wird durch den hohen Durchgangsverkehr mit 9300 Kfz/24h (dies entspricht 44 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens) und den Berufsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten Freibergs verursacht. Der Quell- und Zielverkehr allein im Industriegebiet Neckar beträgt 1.200 Kfz/24h.

Das Lkw- und Kleinlasterverkehrsaufkommen in der Benninger Straße im Ortskern von Freiberg liegt bei über 2400 Kfz/15h, das sind 12 % des gesamten Verkehrsaufkommens dieses Streckenabschnittes. Dieser Lastwagenverkehr wird auf die Benninger Straße (außerorts) und Mundelsheimerstraße/ L1129 mit jeweils rd. 1200 Kfz gleichmäßig verteilt. Die Knotenpunkte der Benninger Straße (Mundelsheimer Straße und Ludwigsburger Straße) weisen je rund 22.000 Kfz/24h einfahrende Fahrzeuge auf. Der Vergleich mit der Belastung des Kreisverkehrs L 1138 / L 1113 am westlichen Stadtrand beim Neuen Friedhof mit rund 25.500 Kfz/24h einfahrenden Kfz zeigt, dass die Benninger Straße dann keine Ampeln braucht, wenn für die Fußgänger sichere und bequeme Lösungen geboten sind.

Neben der Benninger Straße sind ebenfalls hoch belastet: mit 12.000 Kfz/ 24h die Ludwigsburger Straße und mit 13.000 Kfz/24h die Mühlstraße. (RP Stuttgart 2005)

Bürger-Arbeitskreise Lärminderungsplanung

Als eine der ersten Gemeinden in Baden-Württemberg hat die Stadt Freiberg am Neckar eine Lärminderungsplanung ins Leben gerufen. Sie hat als Ziele, die Lärmbelastungen der Freiburger Bürger und ihrer hier lernenden und arbeitenden Gäste aktuell zu mindern sowie den Lärmschutz in den kommunalen Planungen zu verankern.

Eine Bürgerversammlung am 25.06.2001 gab den Auftakt zu der beispielhaften Beteiligung der Bürger. Nach weniger als einem Jahr stellten die 5 Arbeitskreise ihre von 60 Bürgern erarbeiteten Ergebnisse am 18.04.2002 dem Gemeinderat und am 24.07.2002 in einer Bürgerversammlung vor.

Arbeitskreis 1: Autobahn

Kurzfristig, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung

Mittelfristig, z.B. weitere Lärmschutzwände

Langfristig, z.B. Überdeckelung

Arbeitskreis 2: Bahn/Schiene

Schadhafte Stellen an den Gleisen ausbessern,

Schallschutzwände, passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster)

Arbeitskreis 3: Stadtstraßen Beihingen

Verlangsamen unter anderem durch Parkierung, Tempo 30, Überwachung, Umgehungsstraße abgestimmt mit Nachbarn

Arbeitskreis 4: Stadtstraßen Geisingen

Tempolimit, Überwachung, Kreisverkehre zur Verlangsamung, Tempo 30, Ruitstraße mittig für Durchgangsverkehr sperren, L 1113 nach Westen verlegen

Arbeitskreis 5: Stadtstraßen Heutingsheim

ÖPNV-Konzept zur Verringerung von „hausgemachtem Verkehr“, Ausbau Radwege, Kreisverkehr an Alte Bahnlinie, Verkehrsberuhigung Stuttgarter Straße

Anmerkung des Arbeitskreises 5:

„Da das Heutingsheimer Verkehrsaufkommen überwiegend nicht durch Durchgangsverkehr verursacht wird, erschien uns eine Erwägung einer weiteren Umgehungsstraße als nicht Ziel führend, die bestehenden, und sicher auch noch zunehmenden, Lärmemissionen zu verringern. Wenn auch der größte Teil der Belästigung durch die Autobahn und zunehmend durch den Schienenverkehr verursacht wird, bedarf es doch auch des Umdenkens des Einzelnen bei der Vermeidung von Lärm.

Erfolgreich kann dies jedoch nur sein, wenn ausreichend Alternativen zur Verfügung stehen.

Hierzu zählen z.B. nahe Grundversorgung mit Artikeln des täglichen Lebens, die Fahrten überflüssig werden lassen, kostengünstige und attraktive Angebote des ÖPNV, die auch den zeitlichen Anforderungen genügen, sichere Möglichkeiten zu Fahrrad und zu Fuß die Ziele zu erreichen, ohne sich und andere zu gefährden. Insgesamt muss ein Miteinander aller Fortbewegungsmittel gefördert werden.“

Umgehungsstraßendiskussion

Zur Information der Bürgerschaft hat die Stadtverwaltung Freiberg vier Vorschläge für Umgehungsstraßen 2008 ins Netz gestellt und beurteilt.

Schwörer-Trasse

Die Schwörer-Trasse beginnt von Pleidelsheim herkommend hinter dem Neckarkanal und verläuft bis zum Neckarwehr parallel dazu. Nach Querung des Altneckars bleibt sie parallel zu den Hallen der ehemaligen Firma Schwörer, nach der auch die Trasse benannt wurde, und schließt zwischen Freiberg und Benningen an die K 1672 an.

Länge 1,0 km, Flächenverbrauch ca. 16.000 qm.

Beurteilung Stadtverwaltung: Die Schwörer-Trasse macht nur in Verbindung mit einer Verlängerung in der Ostumfahrung oder/und der Nordwestumfahrung Sinn.

Ostumfahrung

Die Ostumfahrung von Beihingen verlängert die Schwörer-Trasse nach dem Anschluss an die L 1138 (Freiberg – Benningen) und mündet in die K 1672 (Benningen – Ludwigsburg) ein.

Länge 1,8 km, Flächenverbrauch ca. 27.000 qm.

Beurteilung Stadtverwaltung: Antrag auf Aufnahme in das Kreisstraßenprogramm, Realisierungsmöglichkeit ab 2012.

Nordwestumfahrung

Ab L 1129 (Pleidelsheim – Freiberg) nordwestliche Verlängerung der Schwörer-Trasse zur Umfahrung der Mühlstraße bis Bilfinger Straße / Am Pflaster (K 1600).

Länge 1,8 km, Flächenverbrauch ca. 27.000 qm

Beurteilung Stadtverwaltung: Quert FFH-Gebiet Neckar und Naturschutzgebiet Altneckar. Keine realistische Genehmigungsfähigkeit.

Oed'scher Ring

Grundgedanke ist, die nördlich von Ludwigsburg gelegenen Städte und Gemeinden von eigenen Insellösungen abzubringen. Der Ring soll Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg und Ludwigsburg entlasten.

Kosten etwa 13,5 Mio €

Beurteilung Stadtverwaltung: Zusammenwirken der Kommunen derzeit nicht zu erkennen.

Neue Autobahnanschlussstelle Freiberg im Zuge der Westumgehung L 1113

Im Rahmen der Straßenplanung für Ingersheim und Pleidelsheim untersuchte das Regierungspräsidium Stuttgart den Nutzen einer Autobahnanschlussstelle Freiberg. Sie wurde als Halbanchluss der Westumgehung L 1113 aus und in Richtung Heilbronn überlegt und ist geeignet in Ingersheim, Pleidelsheim und Ludwigsburg Verkehrsberuhigungen zu unterstützen. In Freiberg wird dagegen eine Mehrbelastung befürchtet, beispielsweise 6.000 Kfz/Tag auf der Westumgehung Freiberg (L1113). Dagegen stuft das Regierungspräsidium Stuttgart mit 2.000 Kfz/Tag die

Mehrbelastung geringer ein. Auf der Geisinger Ortsdurchfahrt werden 1.200 Kfz/Tag mehr befürchtet. Die Stadt Freiberg will diese Anschlussstelle deshalb nicht. Das Bundesverkehrsministerium hat im September 2008 diesen Halbanschluss ebenfalls abgelehnt. Er würde nicht als Verknüpfungspunkt mit anderen Fernverkehrsstraßen dienen.

Das BUND-Verkehrskonzept Freiberg 2008 baut u.a. auf den folgenden Arbeiten auf:

[1] Bürger-Arbeitskreise zur Lärminderung, organisiert von der Stadt Freiberg, 2001/2002

[2] Verkehrsentwicklungsplan Freiberg, Mörgenthaler Ingenieure, Öhringen, 2004

[3] Antrag auf Autobahnanschlussstelle Freiberg, Beratung, 2005,

[4] Subventionierung der innerstädtischen Busstrecken, 2005

[5] Bürgerbus in Freiberg, 2005

[6] Grobkonzept für Stadt- und Umweltfreundliche Mobilität, Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung in der Stadt Freiberg am Neckar, Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH (KEA), 2006

[7] Vorschläge der FWV-Fraktion im Freiburger Gemeinderat, 2007