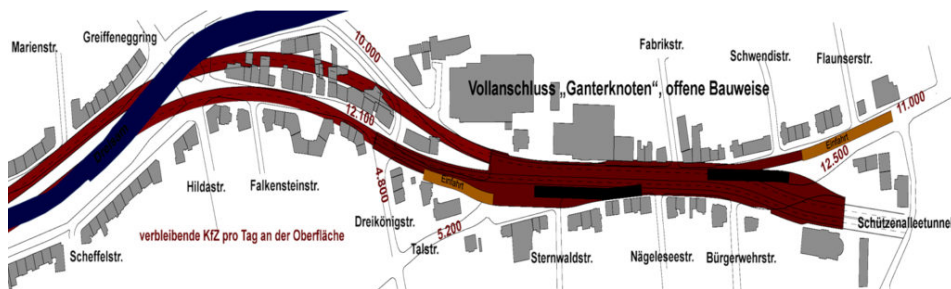


# DER STADTTUNNEL WIRD NICHT WENIGER, SONDERN MEHR BELASTUNG BRINGEN!



Zu der vom Regierungspräsidium Freiburg am Montag, den 3. August 2020 vorgestellten Verkehrsprognose zum neuen Stadttunnel möchte Freiburg Lebenswert (FL) einen konstruktiven und kritischen Beitrag ergänzen. FL möchte einerseits auf die jetzt schon bestehenden Schwächen der derzeitigen Planungen hinweisen. Außerdem sind wir uns bewusst, dass es im Sinne einer notwendigen Klima- und Verkehrswende wesentlich radikalere Forderungen bräuchte.

Der geplante Stadttunnel – unterirdischer Teil der Autobahn 860 durch Freiburg – soll mehr Verkehrsentlastung bringen als ohnehin erwartet. So die vom Regierungspräsidium Freiburg am Montag, den 3. August 2020 vorgestellte Verkehrsprognose. 57.000 Fahrzeuge fahren täglich an der Ganterbrauerei vorbei, in zwei Jahrzehnten sollen es 63.000 Fahrzeuge sein, davon 10% Lastkraftwagen. 70% sollen – so die Prognose – später den geplanten Tunnel benutzen, der Schwerlastverkehr 80%.

Der Stadttunnel wird keine Verkehrsentlastung bringen, sondern weiteren Durchgangsverkehr anziehen und dadurch mehr Abgase in die Stadt bringen.

Der Stadttunnel, der im Bereich des Konrad-Guenther-Parks (Schützenallee) beginnt und am Faulerbad enden soll, wird natürlich keine Verkehrsentlastung bringen, sondern weiteren Durchgangsverkehr anziehen. Denn gut ausgebaute Straßen ziehen Verkehr an, dies beweisen zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen. Hiervon werden insbesondere die westlichen Stadtteile Freiburgs betroffen sein, die eine erheblich höhere Schall- und Abgasbelastung erfahren werden.

Auch das Dreisamtal wird durch den zunehmenden Verkehr mehr belastet und der für Freiburg wichtige Frischluftwind „Dreisamtäler“ wird mehr Abgase in die Stadt bringen. Verkehrsentlastungen sind lediglich im jetzigen Straßenverlauf zwischen Faulerbad und Bereich Alter Messplatz zu erwarten, nämlich den Straßen entlang der Dreisam (Lessingstr., Schillerstr., Dreisamstr.).

Der sogen. „Dreisamboulevard“ wird Wunschtraum bleiben.

Dies darf aber keinesfalls zu der irrigen Annahme führen, dass durch Rückbau der jetzigen B31 dort ein „Dreisamboulevard“ entstehen könne. Die in der Architekten-Visualisierung zu sehende grüne Oase wird Wunschtraum bleiben. Denn: Jeder, der sich ein wenig im Straßenbau auskennt, weiß, dass für Notfälle Umleitungen vorgehalten werden müssen. Dies gilt namentlich für Autobahnen im erhöhten Maße. Es ist sogar eine „Conditio sine qua non“. Für die Rheintalautobahn ist es beispielsweise die Bundesstraße B3.

Ein ganz besonderes Problem ist der geplante Autobahn-Vollanschluss „Ganterknoten“, der zwar in Form „Holländischer Rampen“ erfolgen soll, aber einen erheblichen Eingriff in die städtebauliche Struktur dieses Bereiches bedeutet und – auch das darf doch nicht verschwiegen werden – der von der Stadt Freiburg geplanten „Verkehrswende“ diametral entgegensteht, nämlich weniger KFZ-Verkehr im Stadtzentrum zu haben. Auch die Kosten dieses Anschlusses sind aufgrund seiner baulichen Umgebung unverhältnismäßig hoch. Zudem muss wegen der baulichen Enge von einer regulären Ausbildung dieses Knotens abgewichen und es müssen z.B. steilere Neigungen der Rampen vorgesehen werden.

Auch die Kostenschätzung in Höhe von 325 Millionen Euro dürfte überholt sein. Sie werden vom Bund (sprich: auch hier vom Steuerzahler) übernommen. Auch dann, wenn der Vollanschluss bei Ganter nicht gebaut werden sollte! Und auf den sollte man aus städtebaulichen Gründen unbedingt verzichten und damit Kosten einsparen.

Für weitere Details siehe: <https://freiburg-lebenswert.de/unsere-programme/stadttunnel/>

Siehe den Beitrag in der der Badischen Zeitung (BZ) zur Verkehrsprognose des Regierungspräsidiums: <https://www.badische-zeitung.de/der-freiburger-stadttunnel--soll-mehr-verkehrsentlastung-bringen-als-erwartet-190622674.html>

Siehe hier die Visualisierung des Regierungspräsidiums Freiburg mit dem städtebaulichen Alptraum Vollanschluss „Ganterknoten“: