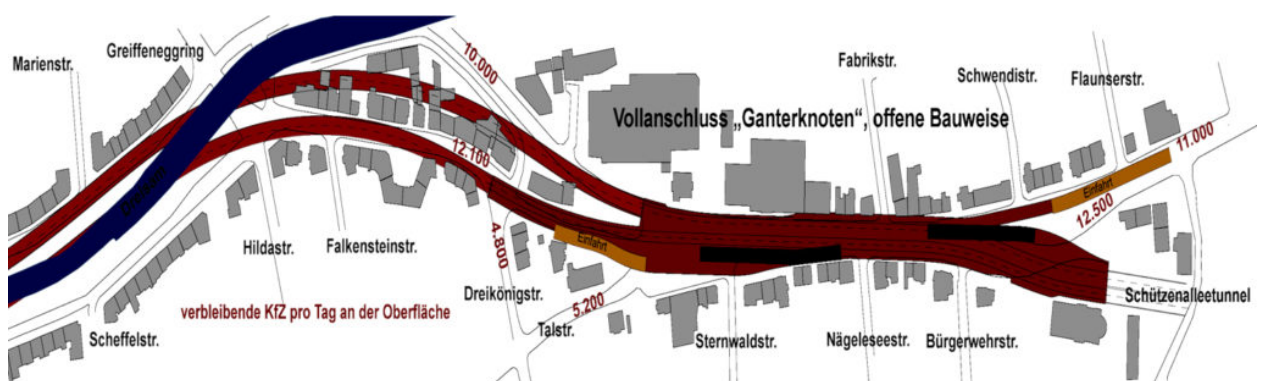


# STADTTUNNEL

Mit diesen Anmerkungen möchten wir zur Diskussion anregen und auf eine Reihe von Problemen im Zusammenhang mit dem geplanten Stadttunnel aufmerksam machen. Wir fragen uns, inwieweit die Planung eine „Verschlimmbesserung“ der jetzigen Verkehrssituation ist. Wir sind überzeugt, dass bei der Planung, auch wenn diese grundsätzlich beschlossen worden ist, Veränderungen und Verbesserungen noch möglich sind, wie uns Stellungnahmen der verantwortlichen Behörden bestätigen.

Autobahn mit  
Vollanschluss

Der geplante Stadttunnel, 1,8 km lang, soll den Durchgangsverkehr schnell vom Schützenalleetunnel im Osten bis zum Autobahzubringer im Westen durch die Innenstadt bringen und somit zu einer Entlastung der derzeitigen Verkehrssituation führen.

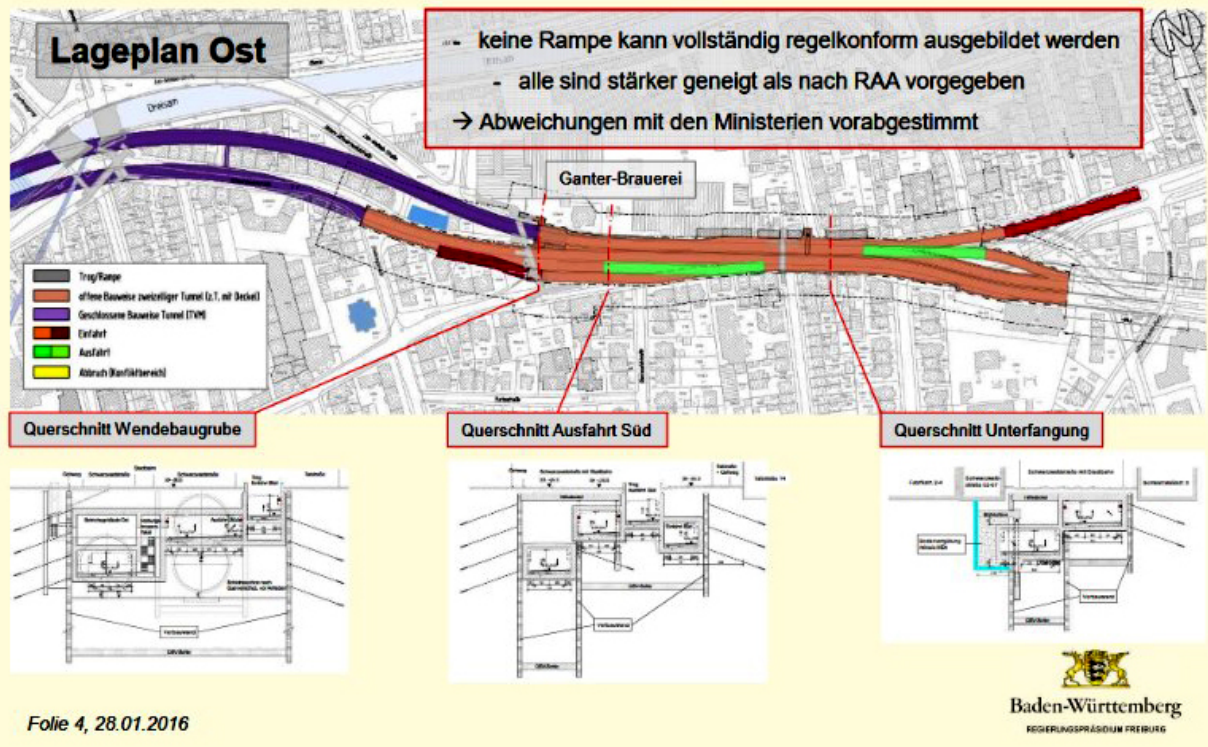


Die Planung des Stadttunnels mit dem geplanten Vollanschluss am „Ganterknoten“. Aber es ist kein Tunnel wie der bisherige, sondern ein Autobahntunnel mit Vollanschluss mitten in der Stadt. Sowohl im Bereich der Ganterbrauerei („Ganterknoten“), als auch in der Nähe des Faulerbades soll jeweils eine Auf- und Abfahrt realisiert werden. Die B 31 wird zur Autobahn A 860. Dabei unterschreitet die am Ganterknoten (Vollanschluss) verfügbare Breite von ca. 30 m die eigentliche erforderliche Breite von 39 m, was bedeutet, dass keine Ein- oder Ausfahrtsrampe regelkonform ausgebildet werden kann. Zudem müssen diese Rampen aus Raumgründen stärker geneigt sein als in den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) vorgeschrieben ist.

Diese Platzenge bedeutet gleichzeitig, dass jede Fahrbahnrohre in einer unterschiedlichen Höhe verläuft, was den baulichen Aufwand für den Vollanschluss wesentlich erhöht.

# Stadttunnel Freiburg

## Vollanschluss Ganterknoten – Lph 2



Die Planung des Stadttunnels mit dem geplanten Vollanschluss am „Ganterknoten“. Um den überirdischen Verkehr aufrechterhalten zu können, müssen neben den Dichtsohlen für die einzelnen Röhren entsprechende Hilfsdeckel errichtet werden. Diese zusätzlichen Anforderungen bedingen einen erheblichen Mehraufwand, dessen Kosten heute noch nicht abgeschätzt werden können. Die bisher anvisierten 325 Millionen Euro dürften dafür bei weitem nicht ausreichen.

### Geplante Baudurchführung

Der Bau der beiden Tunnelröhren wird etwa 5-7 Jahre dauern. Aufgefahren wird der Tunnel durch eine Tunnelbohrmaschine, die zunächst die linke Tunnelröhre (aus westlicher Sicht) vom Faulerbad bis zum Ganterknoten bohrt und dort wendet, um dann die zweite Tunnelröhre in Richtung Westen zu bohren. Um eine ausreichende Überdeckung beim Unterqueren der Dreisam zu haben, werden die Tunnelröhren bis 30 m unter Geländeoberfläche verlaufen. Der gesamte Aushub soll über die innensadtseitige Röhre nach Westen entsorgt werden.

Die Bauausführung des Ganterknoten wird so erfolgen, dass zunächst ein Baugrubenverbau bis 30 m Tiefe hergestellt wird. Dabei muss auf die Standsicherheit der beste-

henden Bebauung Rücksicht genommen werden. Dieser Schacht soll überdeckelt werden, um einen fließenden Verkehr zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere auch für die Stadtbahn. Der Bodenaushub soll dann ebenfalls über die im Rohbau bestehende Tunnelröhre entsorgt werden. Während dieser Zeit ist mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen, insbesondere auch durch den Baustellenverkehr.

Der Traum vom „Dreisamboulevard“

Neben dem beschleunigten

Durchgangsverkehr war mit diesem Projekt ursprünglich auch eine Entlastung und ein Rückbau der Dreisamuferstraßen beabsichtigt worden. Doch schon 2011 hat sich diese Zielsetzung als unrealistisch erwiesen. So schreibt die Badischen Zeitung am 14.10.2011: „Die

*Hoffnung, ein Stadttunnel beruhige die Dreisamuferstraßen, wird sich nicht erfüllen. Auch wenn der Transitverkehr irgendwann einmal in Röhren durch Freiburg rollt, werden immer noch mehr als 30 Tausend Autos überirdisch fahren.“ ... „Die Statistiker prognostizieren bis zum Jahr 2025 unter bestimmten Rahmenbedingungen rund 60 000 Fahrzeuge in beide Richtungen.“*

Im Herbst

2018 hat sich diese Einschätzung nicht geändert. Aufgrund der prognostizierten Zunahme des Verkehrs ist ein Rückbau der Uferstraßen auf jeweils eine Fahrbahn unrealistisch. Der

Traum vom grünen Dreisamboulevard ist ausgeträumt. Selbst bei einem Vollanschluss werden auch in Zukunft mehr als 20 Tausend Fahrzeuge entlang der Ufer- und Parallelstraßen unterwegs sein, insbesondere dann, wenn eine Umleitung aufgrund von Tunnelsperrungen erforderlich ist. Wie diese Umleitung aussehen soll, ist noch nicht geklärt. Eine Klärung dieser Frage ist eine „conditio sine qua non“, da ohne zuverlässige und leistungsfähige Umleitungen ein Verkehrschaos vorprogrammiert ist.

Finanzierung

Auf unsere Anfrage

an das Regierungspräsidium vom 7.3.2017 zur Finanzierung des Stadttunnels für den Fall, dass die B 31 als Bundesstraße fortbestehen und kein Vollanschluss am Ganterknoten errichtet würde, antwortet dieses am 23.3.2017 folgendermaßen: „Eine Finanzierung durch den Bund für die von Ihnen angesprochene Variante ohne Vollanschluss wäre zwar grundsätzlich möglich (...).“ Ein Verkehrsgutachten kam aber zu dem Ergebnis, dass bei einem Vollanschluss am „Ganterknoten“ die Effizienz des Tunnels und damit zugleich die Chance, in den vordringlichen Bedarf (VB) des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP)

*aufgenommen  
zu werden, erheblich höher wäre.“*

Das

Verkehrsgutachten geht von 65.800 Kfz/ 24 h aus. Bei einem Halbanschluss würde demnach die Verkehrsentlastung nur 52 %, bei einem Vollanschluss 68 % betragen.  
*„Eine Finanzierung des Vollanschlusses durch den Bund ist wiederum nur bei einer Aufstufung der B31 zur Autobahn möglich.“*

Verlagerung der  
Kompetenzen

Im Laufe der

Planungen findet nun eine Verlagerung der Kompetenzen vom Regierungspräsidium zur Autobahn GmbH statt. Die Finanzierung durch den Bund hat weitgehende Folgen. Im Jahr 2017 wurde aufgrund einer Grundgesetzänderung die Zuständigkeit für die Autobahnen neu geregelt. Dabei wurde die Verlagerung der Verantwortlichkeiten weg von den Ländern hin zu einer neu gegründeten Autobahngesellschaft (IGA), in die auch private Kapitalanleger einsteigen können, beschlossen. Ab Januar 2021 werden Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und Verwaltung in der IGA zusammengeführt (Die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen, kurz IGA heißt nun Autobahn GmbH und ist eine bundeseigene GmbH).

Für Freiburg bedeutet dies, dass das Regierungspräsidium seine bisherige Federführung bei der Planung abgeben wird, bevor es das Planfeststellungsverfahren (Baugenehmigungsverfahren) auf den Weg gebracht hat.

Abriss des  
Dreikönigshauses.

Eines scheint jedoch jetzt schon festzustehen: der Abriss des Dreikönigshauses. Argumentiert wird mit den sehr beengten Platzverhältnissen, die scheinbar keine andere Trassenführung zulassen. Und zum wiederholten Male wird ein für das Stadtbild wertvolles Gebäude geopfert.

Der Mittelteil des Dreikönigshauses

ist bereits 2015 nach einem Brand abgerissen worden. Nach dem Brand sprach die Polizei von „Brandstiftung oder einem billigend in Kauf genommenen Feuer“ (so wörtlich zitiert aus der Badischen Zeitung). Die Stadt will nun, gegen den

Widerstand vieler Bürger in der Wiehre und in Freiburg, den gesamten denkmalgeschützten Gebäudekomplex abreißen.

In Freiburg gefährden vermeintliche Sachzwänge leider immer wieder Baudenkmäler. Die Erhaltung historischer Bausubstanz genießt leider weder in Teilen des Freiburger Gemeinderats noch in der Stadtverwaltung einen besonders hohen Stellenwert. Die Liste der Baudenkmäler, die in den vergangenen Jahren weichen mussten, ist beträchtlich. Dies kann so nicht weitergehen! Das Dreikönigshaus ist das letzte noch vorhandene barocke Baudenkmal in diesem Quartier. Es steht daher unter Denkmalschutz und muss auch weiterhin diesen hohen Schutz genießen.



Das denkmalgeschützte „Dreikönigshaus“ will die Stadtverwaltung nach wie vor abreißen, um eines Tages vielleicht dem Stadttunnel Platz zu machen (Foto: M. Managò).

Fazit

Die Frage ist, ob bei den konstruktiven Unwägbarkeiten, den zu erwartenden erheblichen Verkehrsbehinderungen, bei den langjährigen Bauarbeiten und der unzureichenden Einflussnahme durch kommunale Entscheidungsträger der Bau des Stadttunnels gerechtfertigt ist. Dies gilt insbesondere für den geplanten Vollanschluss, der in offener Bauweise gebaut werden soll. Unzureichend einbezogen in die Planungen ist auch die betroffene Gemeinde Buchenbach mit ihren vorgelagerten Ortsteilen Falkensteig und Himmelreich. Dem zu erwartenden zunehmenden Verkehr auf der B 31 wird nicht Rechnung getragen. Die gesamte Abluft aus dem Dreisamtal wird mit dem „Dreisamtäler“ durch Freiburg geführt. Für Freiburg selbst wird der innerstädtische Verkehr während der Bauphase und sicherlich auch danach deutlich zunehmen und für weitere Lärm- und Luftbelastungen der Anwohner sorgen. Denn gut ausgebaute Straßen ziehen den Verkehr an.

Grundsätzlich bräuchte Freiburg ein umfassendes Verkehrskonzept, denn auch die Nord- und Südachse sind zu Stoßzeiten völlig überlastet. So erscheint die Tunnellösung allenfalls eine Teillösung, wobei der geplante Vollanschluss bei Ganter einen nicht unerheblichen Eingriff in die Stadtstruktur bedeutet und städtebaulich äußerst bedenklich ist.

*Christa Gronbach und Dr. Dieter Kroll*

*Stand: 11.04. 2019*