

Eine Autobahn durch Freiburg?

Fakten, Probleme, Fragen und Standpunkte rund um den geplanten Stadttunnel in Freiburg



Version 26.2. 2021. Dies ist ein lebendiges Dokument, es wird nach Bedarf aktualisiert.

Dieses Diskussionspapier nennt Fakten, beschreibt Probleme, zitiert Standpunkte und benennt Forderungen. Es stellt die Argumentation der Initiative **Statt-Tunnel** da. (<http://stadttunnel.de/>)

Dieses Dokument wurde in den vergangenen Wochen von einer Gruppe von „Tunnel-Skeptiker*innen“ aus verschiedenen Freiburger Institutionen zusammengestellt mit dem hauptsächlichen Ziel, sachliche und korrekte Fakten und mögliche Standpunkte zu den resultierenden Problemen zusammen zu stellen. Als ein lebendiges Dokument wird es kontinuierlich weiterentwickelt und ist offen für Kommentare, Verbesserungen, Korrekturen und Ergänzungen. Rückmeldungen bitte an: info@stadttunnel.de

Initiativen, Bürgervereine, Parteien, Interessensgruppen und Einzelpersonen sind eingeladen, sich diesen Analysen und den Forderungen nach einem Paradigmenwechsel zu Gegenwart und Zukunft der B31 anzuschließen. Sie können dafür alle Teile oder einige davon nutzen und zitieren.

1) Die zunehmende Belastung auf der B 31 und durch sie

Fakten:

- Der Verkehr auf der B 31 im Freiburger Stadtgebiet besteht zum überwiegenden Teil aus Fahrten, die außerhalb des Stadtgebiets beginnen oder enden (regionaler Ziel- und Quellverkehr) oder das Stadtgebiet komplett durchfahren (Durchgangsverkehr)¹.
- 2019 haben laut IHK bis zu 56.000 Kfz und 5.500 Lkw Freiburg auf der B 31 durchquert².
- Aus einer Auswertung der Dauerzählstelle 8013/1100 ‚Freiburg Osttunnel‘ (siehe Grafik)



¹ Bürgermeister Prof. Dr. Martin Haag in seinem Antwortschreiben an die Ortsgruppe Freiburg von Extinction Rebellion, vom 17.2.2021

² IHK WIRTSCHAFT im Südwesten, Ausgabe 09/2020 und 6. Sitzung der Begleitgruppe am 10. Dezember 2020, S. 5. <https://www.wirtschaft-im-suedwesten.de/2020/08/14/der-stadttunnel-rueckt-naeher/>

ergibt sich für den Zeitraum 2009-2019 folgende Verkehrszunahme:

- Kfz/24h: +7,04%, davon
 - PKW: +1,7%
 - Lieferwagen < 3,5 t: +43,26%
 - LKW ohne Anhänger: +12,40%
 - LKW mit Anhänger: +6,84%
 - Sattelzüge: +60,74%
- Ein vom Freiburger Gemeinderat bereits im Dezember 2018 gefordertes und vom Regierungspräsidium in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten liegt noch nicht vor (Stand: 7. Februar 2021).
 - Die Prognose des Regierungspräsidiums für den Zeitpunkt der geplanten Eröffnung des Stadttunnels (damals: 2025) geht von 47.000 bis 63.000 Fahrzeugen im Jahresdurchschnitt pro Tag aus, davon Schwerverkehr zwischen 5.700 und 6.500 Kfz und zwar an 24 Stunden pro Tag und 365 Tagen im Jahr (beide Richtungen)³.
 - Die Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesverkehrsministeriums für den Zeitraum 2010 bis 2030 (vom 11. Juni 2014) zählt Freiburg mit einer Zunahme von über 30% zu den acht am stärksten wachsenden Verkehrsregionen des Straßengüterverkehrs (SGV) in Deutschland⁴.
 - Die Prognose geht davon aus, dass im Transitverkehr durch Deutschland bis 2030⁵ die Relation zwischen Ost-/Südosteuropa und Westeuropa mit fast 76 Mio Tonnen nicht nur den höchsten Anteil am gesamten Straßengüter-Transitverkehr haben wird (40%), sondern mit 2,5% auch die höchste jährliche Steigerungsrate. Eine deutliche weitere jährliche Steigerung des schweren Güterverkehrs auf der B31 als wichtige Ost-West-Achse ist demnach zu erwarten.
 - Von 15 für die Verkehrsentwicklung repräsentativen, ausgewählten Messstellen in Baden-Württemberg an Autobahnen und Bundesstraßen zeichnen sich die Messstellen an der B31 in Freiburg, sowohl der LUBW (2018) und die der Straßenverkehrszentrale (2019), durch die höchsten Steigerungsraten des Schwerverkehrs für den Zeitraum von 2010 bis 2018/2019 aus. 2010 bis 2019 (Straßenverkehrszentrale): A8 (Vaihingen) +8,9%; A6 (Neckarsulm): + 11,8%; A5 (Karlsruhe): 16,5%; B31 (FR-Osttunnel): 22,6%. 2010 bis 2018 (LUBW): Stuttgart-Neckartor: -11,8%; FR-Schwarzwaldstrasse: +33,1%⁶
 - Ein wesentlicher Anteil des Schwerverkehrs ist Transitverkehr (bzw. Durchgangsverkehr), also Transporte, die weder ihren Ausgangs- noch ihren Zielpunkt in der Region zwischen Donaueschingen und der A5 bei Freiburg haben. Das Regierungspräsidium Freiburg geht für das Jahr 2018 für den Schwerverkehr (>7,5t) an der Messstelle der LUBW von einem Anteil des Durchgangsverkehrs von fast 54% aus (2.000 von 3.274 LKW sind Durchgangsverkehr⁷).

³ 6. Sitzung der Begleitgruppe am 10. Dezember 2020, Seite 5

⁴ <http://daten.clearingstelle-verkehr.de/276/1/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf>, Seite 307

⁵ <http://daten.clearingstelle-verkehr.de/276/1/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf>, Seite 281

⁶ forum dreisamufer: Neuere Ergebnisse der Verkehrsstatistik, 25. Januar 2021, S. 6; www.dreisamufer.de/aktuell

⁷ RP Freiburg / Luftreinhalteplan Freiburg / Wirkungsbetrachtungen / Maßnahmenblock 3.1 / Seite 42
<https://rp.baden-wuerttemberg.de/Seiten/Results.aspx?k=ma%C3%9Fnahmenblock%203.1>

- Wohl durch die zunehmenden Staus auf der B31 ausgelöst, beobachten Anwohner*innen eine zunehmende Belastung von Stadtstraßen, die parallel zur B31 verlaufen, z.B. LKW-Verkehr in der Talstrasse.

Probleme:

- Über die tatsächliche Zusammensetzung des Ost-West und West-Ost-Verkehrs, der durch Freiburg fließt, ist zu wenig bekannt. Unklar sind z.B. der Anteil von Pendlern, der Anteil „Eigenverkehr in/aus Freiburg“, der Anteil des Durchgangsverkehrs von LKWs, sowie ihre Herkunft und Destination.
- Wir wissen nicht, welche Fragen davon in dem von der Stadt Freiburg vergebenen Verkehrsgutachten überhaupt untersucht werden.
- Vorliegende Daten berichten: während der PKW-Verkehr über die Jahre auf hohem Niveau relativ stabil bleibt, nimmt der LKW-Verkehr deutlich zu, und zwar besonders die großen und schweren Sattelzüge.
- Man kann die Planwerke des Bundes so verstehen, dass diese Zunahme nicht nur prognostiziert, sondern durchaus gewollt wird (siehe Punkt 2: Ausbau zur mindestens dreispurigen Schnellstraße über den Schwarzwald), und weiter steigen wird.
- Freiburg akzeptiert diese Steigerungen nicht nur, sondern begünstigt sie mit einer Bundesautobahn durch die Innenstadt auch noch.
- Mautkosten sind abhängig von Abgasnorm, zulässigem Gesamtgewicht und Achszahlen. Diese Mautkosten sind für die Strecke der B31 ab Donaueschingen (Kreuzung B27/B31) bis A5 Freiburg-Mitte von 65 km gering und haben kaum einen verkehrslenkenden Effekt.
- Land und Kommunen haben bisher rechtlich wenig Einfluß auf den überregionalen Güterverkehr. Gleichzeitig findet weder eine wirksame Verlagerung von der Straße auf die Schiene statt, noch werden güterverkehrsmindernde Konzepte in der Öffentlichkeit breit diskutiert.

Standpunkte:

- ❖ Die Belastung entlang der B31 ist für die Anwohnenden, Straßenquerenden, Rettungsfahrzeuge usw. heute schon so unerträglich, dass es ausgeschlossen ist, diesen Zustand weiter hinzunehmen.
- ❖ Die B 31 muss für Schwerverkehr unattraktiv werden und darf keinen weiteren LKW-Verkehr anziehen.
- ❖ Auch der PKW-Verkehr muss abnehmen statt weiter zuzunehmen.
- ❖ Es darf also keine Entscheidungen, Maßnahmen oder Unterlassungen geben, die weiteren Verkehr auf die B31 ziehen.

Zu den schnellen Änderungen müssen gehören:

- ❖ schnelle und deutliche Verbesserungen der Situation für Anwohner*innen und Bürger*innen,

- ❖ ein Durchfahrtsverbot für den Transitverkehr über 12 Tonnen zwischen A 5 und Donaueschingen (ausgenommen davon wäre der Regionalverkehr im Umkreis von 75 km),
eine bauliche Verkehrsberuhigung und eine Verkehrsleitung mit Pförtnerrampe, umgebauten Übergängen usw.,
- ❖ ein Gutachten oder ein Ideenwettbewerb dazu, welche weiteren Maßnahmen zu einer Verkehrsreduzierung auf der B 31 führen können und wie diese umgestaltet werden soll,
- ❖ eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h auf der B 31 zwischen Freiburg und Donaueschingen,
- ❖ eine Beteiligung des Straßengüterverkehrs an den Reparaturkosten des Straßenbelags, den dieser außergewöhnlich stark belastet.



Unsere Fragen an Politik und Planung

- ? Wann wird das Verkehrsgutachten mit Prognose 2040 für Freiburg veröffentlicht, das auch die veränderten Rahmenbedingungen (z.B. Klimaziele) berücksichtigt?
- ? Was wird durch LKWs auf der B31 von wo nach wo transportiert?
- ? Welchen Anteil hat der innerstädtische und damit durch städtische Maßnahmen beeinflussbare Verkehr auf der B31?

2) Wechselwirkungen: Die Verkehrssituation im Osten und Westen wirkt auf Freiburg, und umgekehrt

Fakten:

- Die B31 belastet viele Orte, nicht nur Freiburg. Maßnahmen entlang der B31 an einem Ort wirken auch anderswo.
- Quer über den Schwarzwald wurde in den letzten Jahren der Ausbau der B31 zu einer mindestens dreispurigen Schnellstraße betrieben, welche damit zu einem zentralen Teil der europäischen Magistrale *Madrid-Warschau* wird.
- Die in Richtung Donaueschingen liegende und 2019 fertig gestellte LKW-Tank- und Rastanlage Friedenweiler (3,7 ha) beim früheren Holzwerk Rötenbach (ein Vollanschluss ist offensichtlich für später geplant) hat 40 LKW-Stellplätze. Dies entspricht einer stark frequentierten Autobahnraststätte, z.B. A5 Breisgau-Ost: 47, Rasthof Weil: 50 Plätze. Die Infrastruktur der

Anlage wird weiter vergrößert (z.B. Hotel, Seminarbau). Obwohl bis jetzt privat betrieben, flossen über 9 Mio. Euro öffentlicher Mittel in diesen Rasthof - ein Beispiel für die sogenannte „Public Private Partnership“, aus der sich weitere Sachzwänge ergeben.

- Die 2. Gauchachtalbrücke bei Döggingen soll in den kommenden Jahren für ca. 57 Mio. Euro gebaut werden⁸.
- Im Westen Freiburgs ist eine autobahnähnliche Straße durch die Tuniberg-Randorte bis Breisach mit Anschluss an das französische Autobahnnetz in Planung, wobei über die Trassenvariante noch nicht entschieden ist.



Probleme:

- Die bereits erfolgte und weiter geplante Beschleunigung im Osten und Westen Freiburgs wird zur Verkehrszunahme auch mitten in Freiburg führen, insbesondere durch LKWs.
- Eine Verkehrsbeschleunigung in Freiburg durch den Tunnel macht diese Ost-West-Verbindung noch attraktiver und erhöht damit Probleme an anderen Orten, z.B. in Falkensteig.
- Die Investition hoher Geldsummen und die damit einhergehenden ökologischen Schäden passen in keiner Weise zu Klimaschutz und Verkehrswende.

Standpunkte:

- ❖ Wir wollen keine Schwarzwaldautobahn.
- ❖ Zwischen A 5 und Donaueschingen: Kein Bau der unnötigen zweiten Gauchachtal-Brücke, kein Ausbau der Raststätte und keine weiteren Infrastrukturmaßnahmen, die verkehrssteigernd wirken.
- ❖ Zwischen Freiburg und Breisach muss aller Schwerlast- und Durchgangsverkehr wie bisher über die B31 zur A5 und dann über die vorhandene Schnellstraße nach Breisach geführt werden. Bezüglich eventueller Ortsumfahrungen (z.B. Wasenweiler) schließen wir uns den Positionen der örtlichen Initiativen an, insbesondere der BI „B31 West-Nein Danke“.
- ❖ Finanzmittel müssen in andere Verkehrsarten, insbesondere in die weiter Verbesserung der Bahninfrastruktur investiert werden.

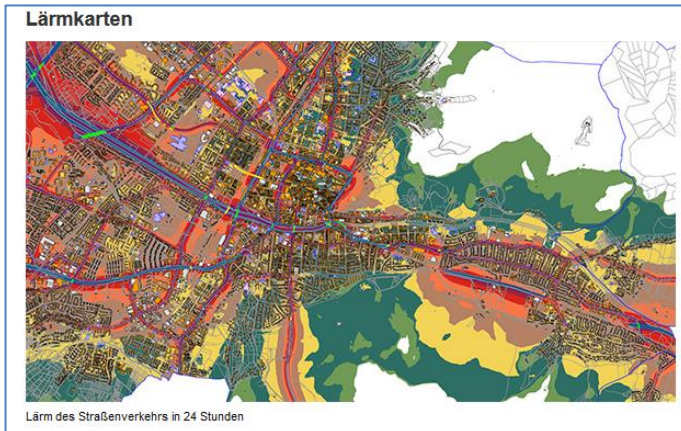
⁸ BZ, 2. Dezember 2020

3) Folgen einer stärkeren Belastung der B31 (A860) für andere Stadtteile

Fakten und Probleme:

- Wenn ein Stadttunnel die Durchfahrt durch Freiburg erleichtert, wird dies eine Verkehrszunahme bringen, die sich auch auf andere Stadtteile auswirken wird.

Foto: B31 westlich des geplanten Tunnelleingangs⁹.



- Selbst wenn im Abschnitt des Tunnels dieser Verkehr zu keiner unmittelbaren Lärmbelastung für Anwohner*innen führt, wird der stärkere Verkehr im Westen Freiburgs und auch entlang der Galerien im Osten Freiburgs dort eine Zunahme des Lärms bewirken. *Grafik:* Lärmkarte Freiburg von 2012¹⁰.

- Ähnliches gilt für die Zunahme der Abgasemissionen.
- Eine Mehrbelastung der Zu- und Abfahrten zur B31/ A860 ist ebenfalls zu erwarten, mit entsprechenden Folgen für viele Stadtquartiere.

4) Klimaziele und Mindereinnahmen: Für den Stadttunnel wird kein Geld mehr da sein

Fakten:

- Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)¹¹, über den auch der Freiburger Stadttunnel finanziert werden soll, hat einen Etat von 2016 bis 2030 von 269,6 Mrd. €. Davon sind allein für den Erhalt des Bestandes an Straßen, Schienen und Wasserstraßen rd. 141,6 Mrd. € vorgesehen. Für Aus- und Neubauprojekte, wie z.B. den 1,8 km langen Autobahntunnel (Kostenangabe bisher 325 Mio. €) durch die Innenstadt von Freiburg bleiben rd. 98,3 Mrd. €.
- Zum Zeitpunkt des Entscheides, den Stadttunnel in den vordringlichen Bedarf des BVWP zu nehmen, gab es das im Dezember 2019 verabschiedete Klimaschutzgesetz¹² noch nicht. Es sah im Verkehrsbereich Einsparungen („Zulässige Jahresemissionsmengen“) an Treibhausgasemissionen von 2020 bis 2030 in Höhe von 55 Mio. Tonnen CO_{2äq} vor. Diese werden bei weitem

⁹ Foto: Ingrid Mariental

¹⁰ <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/547808.html>

¹¹ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

¹² <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-beschlossen-1679886>

nicht ausreichen, um die Verschärfung der Klimaziele der EU auf 55% bis 2030 auch nur annähernd zu erfüllen.

- Aktuelle Planungen für einen Stadttunnel in **Freiburg** basieren auf Zahlenwerken von 2014 und gehen von einem weiteren Wachsen des Personen- und Güterverkehrs aus. Die Begründung für den Stadttunnel basiert auf einer Zunahme des überregionalen Ost-West-Verkehrs.
- Die Kosten für den Stadttunnel werden seit 2016 mit 325,5 Millionen Euro angegeben¹³.
- Laut Experten liegt die allgemeine Kostensteigerung im Bauwesen derzeit zwischen 3 und 4 % pro Jahr¹⁴.
- An Planungskosten, welche vom Bund erstattet werden sollen, hat Freiburg bisher ca. 5 Mio Euro eingesetzt.

Probleme:

- Wenn die Klimaziele erreicht werden sollen, so bedeutet das über 50% weniger Benzin- und Dieserverbrauch bis 2030. Das heißt aber: die Einnahmen aus der Energiesteuer auf Benzin und Diesel werden bis 2030 ebenfalls um mehr als 50% sinken. Es werden somit viele Milliarden weniger zur Verfügung stehen, um Straßen zu finanzieren.
- Tatsächlich sind die Einnahmen aus der Benzin- und Dieselsteuer bereits 2020 gegenüber 2019 um ca. 3 Mrd. Euro geringer ausgefallen. Hinzu kommen viele Milliarden pandemie-bedingte Neuschulden des Bundes.
- Zahlreiche Erfahrungen mit großen Verkehrsinfrastrukturprojekten begründen Zweifel, dass das geplante Budget eingehalten werden wird. Auch wenn der Stadttunnel aus Bundesmitteln finanziert wird, müssen letztlich die SteuerzahlerInnen dafür aufkommen.
- Die Folgekosten der gescheiterten Pkw-Maut belasten den Verkehrsetat zusätzlich.

Standpunkte:

- ❖ Straßenbau-Investitionen von vielen hundert Mio. Euro wie für den Freiburger Stadttunnel geplant passen weder in die heutige Zeit, noch sind sie finanziell vertretbar. Die Mittel müssen zum Einen für nachhaltigere Verkehrssysteme umgewidmet werden, zum Anderen für dringend notwendige Sanierungen, z.B. für Brücken, bereitstehen.
- ❖ Ein Tunnelbauwerk bindet Mittel und führt zu Folge- und Unterhaltskosten für viele Jahrzehnte.
- ❖ Wir bezweifeln, dass die Mittel des Bundesverkehrswegeplans letztendlich für den Freiburger Stadttunnel zur Verfügung stehen.
- ❖ Wir müssen damit rechnen, dass Mindereinnahmen des Bundes und notwendige Mittel-Umschichtungen zeitlich zusammentreffen, was unmittelbare Folgen für den Tunnelbau haben wird. Daher dürfen jetzt anstehende Maßnahmen zur Beruhigung und Reduzierung des Verkehrs nicht mit Hinweis auf einen späteren Tunnelbau verschoben werden.
- ❖ Wir akzeptieren, dass beim Einsatz von Bundesmitteln die Sanierungskosten von Bundesstraßen Vorrang vor Neubau haben müssen.

¹³ Stadt Freiburg, Baden fm

¹⁴ Prof. Dr. Ing. Wolfgang Baltzer, Beantwortung der Fragen vom 28.01.21 im Bau- und Mobilitätsausschuß der Stadt Freiburg

- ❖ Angesichts der Finanzlage von Bund, Ländern und Gemeinden und der gültigen Klimaziele darf es keine weiteren Investitionen in Planung, Gutachten und Ausführung von Projekten geben, die nicht zukunftsfähig sind. Dazu gehören auch die zweite Gauchachtalbrücke, ein zweiter Autohof und der Freiburger Stadttunnel.

5) Verkehrswende geht nicht mit Stadttunnel

Fakten:

- Es ist zu erwarten, dass der BVWP bereits im Jahr 2021, spätestens nach der Bundestagswahl 2021, überarbeitet werden wird, da die bisherigen Planungen nur 0,4 Mio. Tonnen CO₂-Einsparung pro Jahr erbringen und die darin festgelegten Maßnahmen zum Straßenbau sogar mit zusätzlichen 3 Mio. Tonnen pro Jahr zu Buche schlagen¹⁵. Anders kann der Verkehrssektor den Zielen des Klimaschutzgesetzes nicht gerecht werden.
- Die Verkehrswende ist aus weit mehr Gründen als „nur“ wegen dem Klimaschutz notwendig, es geht auch um Luftqualität, Lärm, Verletzte und Tote, Stadtgestaltung und vieles mehr.
- Eine Klimabilanz zum Vorhaben Stadttunnel liegt der Stadt Freiburg nicht vor¹⁶.
- Mit absehbar steigenden CO₂-Preisen werden auch Gütertransporte teurer und Lieferketten mit deutlich geringeren Wegstrecken (Transportkosten) sowie Alternativen (Schiene) attraktiver.

Probleme:

- Ein neuer Stadttunnel widerspricht allen Forderungen nach einer Verkehrswende, ökologisch und ökonomisch.
- Es ist anzunehmen, dass für den Stadttunnel keine Klimabilanz angefertigt wurde.
- Die Menge des für einen Tunnelbau benötigten Betons (graue Energie) ist aus Klimaschutzgründen nicht vertretbar.

Standpunkte:

- ❖ Moderne Verkehrsplanung muss von aktuellen politischen Zielen (z.B. Klimaschutz, Verkehrswende, Ressourcenschutz) geleitet werden und darf nicht alte Zahlen fortschreiben.
- ❖ Ein Stadttunnel und der damit beschleunigte Verkehr passt nicht zu den Mobilitätszielen der Landesregierung.
- ❖ Freiburg als „Green City“ darf sich seinen Ruf und seine Lebensqualität nicht durch eine Autobahn (mit Vollanschluss nahe des Münsters) verderben.
- ❖ Uns fehlt die Fantasie, wie in einem überarbeiteten BVWP, der die Klimaschutzziele auch nur annähernd anstrebt, Platz für einen 1,8 km langen Autobahntunnel in Freiburg sein kann, der frühestens 2040 in Betrieb gehen wird.
- ❖ Es fehlt an einer breiteren Problem- und Wirkungsanalyse bezüglich Stadttunnel: Was genau gewinnt die Region durch dieses Projekt, wie viel verliert sie? Auch eine Untersuchung, wie man

¹⁵ Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 24

¹⁶ Bürgermeister Prof. Dr. Martin Haag in seinem Antwortschreiben an die Ortsgruppe Freiburg von Extinction Rebellion, vom 17.2.2021

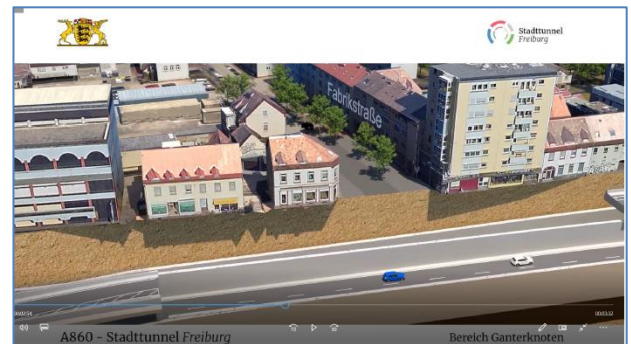
alternativ Kraftfahrzeugverkehr, Lärm und Emissionen in Zukunft reduzieren kann, liegt bisher nicht vor.

- ❖ Statt den LKW-Verkehr (den die Klimaschutzpolitik sinnvoller Weise verteuert) durch eine Stadtautobahn weiter zu fördern und zu subventionieren, sollten die Steuermittel in die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, auch regional im Schwarzwald, investiert werden.

6) Folgen und Belastungen für die Stadt: Bauzeit und Betrieb

Fakten:

- Die Planung der Bundesautobahn A860 (Stadttunnel) liegt ab 1.1. 2021 bei der neuen Bundesautobahn GmbH mit Sitz in Berlin und Dependance in Freiburg. Das Regierungspräsidium bleibt Genehmigungsbehörde, ist aber nicht mehr zuständig für Planung und Bürgerbeteiligung.
- Beim Faulerbad wird sich die zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens in Ost-West-Richtung stark auswirken. Dort wird die vorliegende Planung durch eine zusätzliche Fahrspur mit ca. 8.000 Fahrzeugen/Tag die Belastung signifikant erhöhen und vorhandene Grünflächen vernichten. Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust der dortigen Grünflächen sind nicht bekannt.
- Der geplante Vollanschluss beim Ganterknoten ist mit diversen technischen und räumlichen Problemen belastet.
- Die Details der geplanten Verkehrsführung der Tunnel Ein- und Ausfahrten während der **Bauzeit** sind bisher nicht bekannt, ebenso wenig die Folgen für die Wohnquartiere.
- Die geplante Verkehrsführung (Bauzeit) ist für den Bereich Faulerstrasse seit 2014 bekannt. Sie wurde aber bisher nicht mit den Bürger*innen erörtert.
- Für den Bereich der Einfahrt im Westen (Angellschule) sind bisher auch der Begleitgruppe keine Pläne zur Verkehrsführung während der Bauzeit bekannt.
- In der letzten Sitzung der Begleitgruppe (10. Dezember 2020) wurde die Verkehrslenkung während der Bauzeit beim Ganterknoten erstmals aufgezeigt (mit 2-spuriger Straßenbahn), wohl aber nicht veröffentlicht. Für den Ganterknoten ist eine offene Baugrube geplant.
- Eine Filterung der Tunnelabluft ist nicht vorgesehen. Die Abgasreduzierung erfolgt im Tunnel über das Verdünnungsprinzip (Zufuhr von Frischluft über die Portale)¹⁷.



Probleme:

- Die neue Bundesautobahn GmbH (statt bisher das RP Freiburg) wird zunehmend an Relevanz gewinnen mit dem Ziel, durch eine Zusammenfassung „in einer Hand“ Planung und Bau schneller und effizienter und die Genehmigungswege kürzer zu machen.

¹⁷ Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Baltzer, Beantwortung der Fragen vom 28.01.21 im Bau- und Mobilitätsausschuß der Stadt Freiburg

- Die Tunnel-Bauzeit droht ganz Freiburg in ein 7-10jähriges Verkehrschaos zu stürzen, von dem auch der ÖPNV (z.B. Linie 1) betroffen sein wird. Ob ein einspuriger oder zweispuriger Stadtbahnbetrieb aufrecht erhalten werden kann, ist bisher nicht klar.
- Der Baustellenverkehr wird eine zusätzliche Belastung für den während der Bauzeit ohnehin belasteten Verkehrsraum darstellen.
- Die Erreichbarkeit des Freiburger Ostens für Rettungsdienste (Feuerwehr, Rotes Kreuz u.a.) ist während der Bauzeit erheblich in Frage gestellt. Sie ist bereits heute deutlich eingeschränkt. Konzepte zur Lösung dieses Problems liegen bisher nicht vor.
- Sicherheitsfragen rund um einen möglichen Tunnelbetrieb wurden bisher nicht öffentlich und transparent erörtert.
- Durch einen Tunnel und seine Ein- und Ausfahrten wird es Verlagerungen der Verkehrsbelastung in Freiburg geben (z.B., aber nicht nur: Wiehre, Sedanquartier, Ring).

Standpunkte:

- ❖ Für die Planung der Bundesautobahn durch Freiburg und des Stadttunnels fordern wir ein Moratorium, um Zeit für eine Neubewertung der Jahrzehnte alten Planung zu bekommen.
- ❖ Einen Ausbau des Ganter-Knotens lehnen wir ab.
- ❖ Ein Stadttunnel würde neue Engpässe und Stauräume schaffen, z.B. in Himmelreich und Falkensteig.
- ❖ Die Information der Bürger*innen über die Details der Planungen ist deutlich zu verbessern.
- ❖ Bürger*innen wünschen sich auch mehr Informationen zu den Umweltbelastungen durch einen Tunnelbau (z.B. Grundwasser, Emissionen aus dem Tunnel) sowie zur Umwelt- und Ressourcenbelastung durch den Bau (z.B. Materialien wie Sand, Kies und den Transport und die Entsorgung von Baumaterialien).

7) Auch mit dem Tunnel würde die B31-Trasse eine Verkehrsader bleiben

Fakten:

- Zu den Argumenten für einen Stadttunnel in Freiburg gehört die Vision eines „Dreisam-Boulevards“ und einer grünen Ost-West-Achse entlang der Dreisam.
- Die Verkehrszahlen, die den Projekten zur Beplanung von Oberfläche und Grünflächen zugrunde liegen, gehen von 15.000 – 20.000 Fahrzeuge pro Tagen aus, die oberirdisch bleiben, darunter 1.500 – 2.000 LKWs (würde etwa der aktuellen Belastung der Basler Straße entsprechen). Diese Fahrzeugmenge ergibt sich laut Stadtplaner aus dem innerstädtischen Verkehr.
- Der Tunnel ist als Bundesautobahn in der Baulast des Bundes, ebenso wie die oberirdische B31. Daraus ergibt sich bis zu einer eventuellen Entwidmung ein andauerndes Mitspracherecht des Bundes bei der Oberflächengestaltung.
- Bisher ist keine Überleitung zwischen den Röhren geplant („Schweizer Modell“), die erlauben würde, auch in Notfällen und bei Tunnelinspektionen den Verkehr unterirdisch zu belassen.

Probleme:

- Menge und Zusammensetzung des oberirdisch verbleibenden Verkehrs sind bisher nicht transparent.
- Die Straßentrassen zwischen dem Ganterknoten und dem Knoten Faulerbad/Angellschule werden durch Zu- und Abfahrten geprägt sein. Für die Leo-Wohleb-Brücke werden nach dem Bau 10.000, für das Faulerbad 8.000 Fahrzeuge prognostiziert. Eine genaue Analyse dieser Verkehre steht bisher aus.
- Es ist immer noch ungeklärt, wie die Pläne für den Fall einer Tunnel-Sperrung (Katastrophe, Wartung) aussehen. Es scheint, dass die Planung für die oberirdischen Straßen davon ausgeht, dass auf beiden Seiten der Dreisam Straßenflächen für einen (temporären) Gegenverkehr bereitgehalten werden: für die Anbindung der Anwohner*innen, für den verbleibenden Verkehr und für besondere Situationen. Unklar bleibt, wie breit und mit wie vielen Spuren diese Straßen sein sollen, ob pro Seite in eine oder beide Fahrtrichtungen, und inwiefern Parkstände kurzfristig zu Straßenflächen umgewidmet werden sollen oder können.
- In der Vergangenheit gab es immer wieder Enttäuschungen, wenn Gemeinden nach dem Bau von Umgehungsstraßen die innerörtlichen Durchgangsstraßen zurückbauen wollten. Der Bundesverkehrsminister hat die Entwidmung der Ortsdurchfahrten oft mit dem Hinweis verwehrt, daß diese noch als Umleitungstrecken und für Notfälle benötigt würden. Inwieweit die Wünsche der Freiburger für die Oberflächenplanung berücksichtigt werden, ist also unsicher.
- Sollte die Nordseite der Dreisam verkehrsberuhigt und der verbleibende Verkehr in beide Richtungen auf der Südseite geführt werden, hätte die Lessingstraße nahezu keine Verbesserung zu erwarten.
- Sollte der Verkehr weiterhin richtungstrennt verlaufen, blieben Norden und Süden der Dreisam weiter belastet.
- Unklar ist also, welche Oberflächen im Fall eines Tunnelbaus überhaupt zur Gestaltung (z.B. „Boulevard“) zur Verfügung stehen.

Standpunkte:

- ❖ Wir befürchten, dass sich die Vision eines „Dreisam-Boulevards“ durch die tatsächliche Verkehrsbelastung als Illusion herausstellen wird. Damit entfielen aber eines der wichtigsten in Freiburg genannten Argumente für den Stadttunnel, das von einigen Stadtratsfraktionen auch zur Bedingung für ihre Zustimmung zum Bau gemacht wurde.
- ❖ Für den gemäß der Prognosen und Planungen oberirdisch verbleibenden Verkehr muss es detaillierte Analysen geben, welche insbesondere dessen Reduktion durch Maßnahmen der „innerstädtischen Verkehrswende“ einschließen.
- ❖ Schon jetzt - und erst recht während der 7-10-jährigen Bauzeit des Autobahn-Tunnels - leiden viele Wohnquartiere unter einer erheblichen Belastung durch Schleichverkehr. Dieser muss durch eine Vielzahl von Maßnahmen verhindert werden.

Der Stadttunnel wird für eine Verkehrszukunft geplant, die so niemand will.

Initiative *Statt Tunnel*, Mail: info@stadttunnel.de, Internet: stadttunnel.de