

Zubringer Mitte

Straßen für die Zukunft zu bauen!«

Heute kann sich kaum noch jemand vorstellen, wie die Stadt ohne ihn aussah. Er ist nicht zu übersehen, in voller Breite schafft er vom Freiburger Westen herkommend, entlang der Dreisam bis in die Innenstadt Platz für den Autoverkehr. Seine Anlieger würden bestätigen, daß er auch nicht zu überhören ist – Freiburgs unangefochtener Verkehrsgigant, die B 31a, besser bekannt unter dem Namen »Autobahnzubringer Mitte«. Man erinnert sich heute nicht mehr an die genauen Umstände seiner Entstehung. Ein Erbe dieser Geschichte wird auf die Stadt jedoch erst zukommen, wenn sein großer Bruder, die neue B31 Ost gebaut wird. Doch fangen wir am Anfang der Geschichte an.



1952 tritt die Stadt Freiburg, repräsentiert durch Bürgermeister Dr. Brandel, der »Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Autobahnen« bei. Freiburg will an die Autobahn und das so schnell wie möglich. In der »Arbeitsgemeinschaft«, die als erstes Projekt die »Hafraba«, die Autobahn Hamburg-

Frankfurt-Basel, deren Bau durch den Krieg unterbrochen wurde, vorantreiben will, befindet sich Bürgermeister Brandel unter Gleichgesinnten. Es stehen hier zusammen Hermann J. Abs, im Vorstandregister schlicht als »Bankier« geführt, der Vorsitzende der Wirtschaftsverbände der Mineralölwirtschaft, desgleichen die Vorsitzenden

der Verbände der Baustoffhändler, der Bauindustrie und der Kautschukindustrie, die Industrie- und Handelskammern und die Bürgermeister der betroffenen Städte, der A.D.A.C. und A.v.D. und schließlich einige Mitglieder des Bundestages. Ziel dieser Gesellschaft ist es, »die Bundesregierung dazu zu bewegen, (...) einen Weiterbau der deutschen Autobahnen als wichtigstes Ziel der Zukunft anzuerkennen.«

Bereits 1953 gilt der Weiterbau der »Hafraba« als gesichert.

Anekdotisches

Freiburg macht sich seine eigenen Vorstellungen über seine Zukunft als Autobahnstadt. Während die umliegenden Gemeinden Hugstetten, Holzhausen, Buchheim, Hochdorf und Umkirch gegen eine Autobahn, »die über unsere besten Äcker führt« protestieren, schwärmt die Stadt Freiburg von einer Trasse über den Hugstetter Berg, weil der Autofahrer von dort »einen schönen Ausblick auf die Stadt und den Schwarzwald genießen könnte.«

»Die kleineren Städte, ob sie nun künftig an der Autobahn liegen oder abseits davon, befürchten, daß sie durch die Autobahn an Verkehr und damit an Bedeutung verlieren würden. Nur die größeren Städte sind wirklich an der raschen Weiterführung der Autobahn interessiert«, schreibt der »Schwarzwälder Bote« 1953 zu den Auseinandersetzungen in der Region.

Die größere Stadt Freiburg hat in dieser Zeit der ersten Planungen allenfalls Bedenken, daß ihr vom Land nur ein Autobahnanschluß zugestanden werden könnte. Sie pocht auf das gestiegene Verkehrsaufkommen der Region, das hier, genauso wie in den nördlichen Ballungsgebieten im Vergleich zu 1937 dreimal so hoch sei.

1954 legt das Regierungspräsidium seine Pläne der Stadt offen – Freiburg soll seine zwei Anschlüsse bekommen, im Süden über die B31 und St. Georgen als Verbindung in die Stadt, im Norden bei Umkirch, Holzhausen oder Hugstetten. Die Stadt wird aufgefordert, ihre Pläne über den Verlauf eines Autobahnzubringers von Nordwesten in die Stadt auszuarbeiten.

Es ist die Breisacherstraße, die in der ersten und einzigen Planungsvariante, die vom Tiefbauamt der Stadt erstellt werden sollte, als Einmündung dieses Zubringers ausgewählt wird. Der Verwaltung erscheint diese Lösung, in der der Zubringer auf der Friedrichstraße endet, ideal und unkompliziert. Baudirektor Stolz reagiert entsprechend unverständlich, als die Leitung der Uniklinik, ein Hauptanlieger dieses Zubringers, empörten Protest einlegt. Die Verwaltung bestreitet ei-

(Stadtzeitung, Juni 87)

ne erhöhte Lärmbelastung – schließlich werde die Breisacherstraße in Zukunft für Mopeds und langsamfahrende, schaltende Fahrzeuge unbefahrbar sein und zusammen mit einer Bepflanzung am Rand der Fahrbahn werde sie eine geringere Lärmbelastung verursachen als eine normale städtische Durchgangsstraße.

Doch auch das Regierungspräsidium ist von der Planung des Tiefbauamtes nicht angetan und weist die Stadt darauf hin, daß die Lösung »verkehrstechnisch nicht zufriedenstellend« sei.

Als der Streit um den Zubringer schließlich mit einer Beschwerde der Uniklinik beim Kultusministerium endet, ist für das Land der Zeitpunkt der Intervention gekommen. Die Stadtverwaltung wird zu einer gemeinsamen Besprechung mit Vertretern des Innenministeriums und des Regierungspräsidiums geladen. Dort wird ihr klar gemacht, daß weder das Land noch der Bund die Planung der Stadt billigen und sie deshalb auch nicht finanzieren werden. Freiburg muß nun einwilligen, ein Gutachten in Auftrag zu geben, das eine neue Lösung des Zubringerproblems ausarbeiten soll. So stimmt man im September 1956 einem Gutachter zu, der vom Land vorgeschlagen wird. Die Stadt erkennt zum ersten Mal ihre Grenzen in dieser Straßenplanung.

Die Feuchtinger-Trasse

Der Gutachter, Professor Dr. Feuchtinger, dessen »wissenschaftliche Qualifikation« hervorgehoben wird, ist ein Mann der Moderne. Seine Verkehrsanalyse kommt zu einem Ergebnis, das sich entsprechend gigantisch ausnimmt. Statt einem Zubringer in die Stadt sieht er nun zwei vor – im Norden mit Einmündung in der Zähringerstraße und vom Westen her einen Zubringer Mitte, der entlang den beiden Ufern der Dreisam in Tieflage durch die Stadt hindurchgeführt werden soll, auf einer Trasse, die ohne ebenerdige Kreuzungen die Stadt über die Schwarzwaldstraße in Richtung Osten wieder verläßt.

Alle Organe der Stadt lehnen Feuchtingers Projekt entschieden ab. Es ist nicht nur die Zerstörung der Dreisamuße, »einer einzigartigen Parkanlage mitten in unserer Stadt«, die den Widerwillen der Verwaltung, des Stadtrates und der Bürger erregt, es ist vor allem die neue Funktion, die Professor Dr. Feuchtinger dem Zubringer zugeordnet hat. Laut seiner Planung soll er nicht nur den Verkehr von der Autobahn nach Freiburg hineinleiten, sondern gleichzeitig den Durchgangsverkehr in den Schwarzwald mitübernehmen. Denn Feuchtinger sieht eine neue Autoschnellstraße in Richtung Osten vor, die in der Höhe des Mösleparcs an den Zubringer Mitte angeschlossen werden soll. Diese sogenannte »ASS«, die auch

von Seiten der Verwaltung seit Anfang der 50er Jahre im Gespräch ist, sollte jedoch nach der Vorstellung der Stadt keinesfalls mitten durch die Stadt verlaufen. »Angesichts des Verkehrsaufkommens und der bekannten Auswirkungen auf die Städte, plant heutzutage niemand mehr Autoschnellstraßen durch die Stadt hindurch, sondern um sie herum.«

Feuchtinger untermauert seine Planung jedoch mit den Daten einer Verkehrszählung, die anläßlich seines Gutachtens 1956 unternommen wurde. Aus ihr gehe hervor, daß lediglich 10% des Verkehrs, der nach Freiburg hineinkomme, ihn in Richtung Osten wieder verlasse. Es könne daher nicht die Rede von einer Schnellstraße für den Durchgangsverkehr sein, da Freiburg die Hauptursache des Verkehrsaufkommens in der Stadt sei.

Im Juni 1958 lehnt der Gemeinderat den Plan des Zubringers Mitte nach Professor Dr. Feuchtinger ab.

Entscheidungshilfen

Der Autobahnbau jedoch geht weiter voran und setzt die Stadt unter Zeitdruck. So stimmt der Gemeinderat im gleichen Jahr dem Verlauf der Autobahntrasse durch den Mooswald zu. Damit fällt die Entscheidung für ein Anschlußkleeblatt in der Höhe von Umkirch, das neben den Umlandgemeinden die Stadt Freiburg über einen Zubringer Mitte – wie auch immer – an die Autobahn anschließen soll.

Das Problem des Zubringers wird zunächst vertagt. Anfang 1959 einigen sich die Stadtbauverwaltung und das Regierungspräsidium jedoch darauf, daß das Regierungspräsidium einen Vermittlungsvorschlag ausarbeiten wird. Die Stadt übergibt damit die weitere Planung einem Vermittler, der ihr bereits die unerwünschte Feuchtinger-Variante beschert hatte.

Ein gutes Jahr später, im Frühjahr 1960, liegt dieser Vermittlungsvorschlag auf dem Tisch. Am Verlauf des Zubringers hat sich nichts geändert und seine umstrittene Doppelfunktion für den Stadt- und für den Durchgangsverkehr bleibt somit bestehen. Lediglich die Ausführung der Trasse nimmt sich weniger monströs aus. Statt in Tieflage durch die Stadt, soll sie nun ab der Kronenbrücke ebenerdig, mit normalen Kreuzungsanschlüssen, verlaufen.

Entsprechend ist die Reaktion der Stadt. Während die Verwaltung den Vermittlungsvorschlag kritisiert und die Mängel für den innerstädtischen Verkehr auflistet, regt sich im Gemeinderat erneut der Widerspruch. Es ist jedoch vor allem die Bürgerschaft, vertreten durch die Lokalvereine, die ankündigt, man werde »sich mit allen Mitteln gegen die-

se so weitgehende Planung und ihre Ausführung zur Wehr setzen. Ebenso wird gegen den teilweisen Ausbau der geplanten Autoschnellstraße zwischen Kappel und Stadthalde schärfster Widerspruch erhoben. Wo gibt es denn so etwas, daß man den Verkehr, den man im Stadtgebiet schon nicht mehr meistern kann, auch noch um jeden Preis in das enge Dreisamtal hineinführen will? Die Lokalvereine werden die Öffentlichkeit mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln zur Ablehnung des Vorschlags mobilisieren.«

Knappe vier Monate später aber stimmt der Freiburger Gemeinderat eben diesem Vorschlag zu.

Ihren Ausgang nimmt diese Entscheidung im Mai 1960, bevor die Pläne des Regierungspräsidiums überhaupt in eine greifbare öffentliche Diskussion gelangen. Auf einem Termin im Planfeststellungsverfahren für den Bau der Autobahn erklärt der Direktor des Bundesautobahnamtes, daß das Anschlußkleeblatt bei Umkirch nicht gebaut werde, wenn sich Freiburg nicht innerhalb kürzester Frist für den Zubringer Mitte entscheide. Damit fielen der Anschlußknoten aus der Finanzierung von Bund und Land heraus und er müsse, falls er zu einem späteren Zeitpunkt dennoch gebaut werden solle, vor allem von der Stadt Freiburg bezahlt werden.

Auf dieses Ultimatum reagiert die Stadtverwaltung prompt. Sie teilt dem Regierungspräsidium mit, daß noch im Juli über die Zubringerfrage entschieden werde.

Unter der Devise, diesen Zubringer oder keinen, tritt die Verwaltung, alle vormaligen Bedenken zurückstellend, fortan in die Öffentlichkeit. In der »Badischen Zeitung« verkündet Oberbürgermeister Brandel, jetzt gehe es darum, den Zubringer Mitte für Freiburg zu retten. »Was Freiburg braucht, ist Wirtschaft und Fremdenverkehr. Den Zubringer Mitte abzulehnen würde, ich betone dies, von den schwerwiegendsten Schäden für Freiburg begleitet sein.«

Der Gemeinderat und die Bürgerschaft werden vertröstet. Zwar gehe es jetzt darum, einem Zubringer Mitte zuzustimmen, jedoch sei damit keine Grundsatzentscheidung für den genauen Verlauf und seinen Anschluß an das Verkehrsnetz der Innenstadt gefallen. Dies werde in den nächsten Jahren »in Zusammenarbeit mit den Bürgern noch ausführlich diskutiert«.

Unmittelbar nach der positiven Entscheidung schickt der Oberbürgermeister ein Telegramm an das Bundesverkehrsministerium, das sich wie ein Glückwunschtelegramm liest. Auch dem Regierungspräsidium wird unverzüglich Mitteilung gemacht: »Wir danken dem Regierungspräsidium herzlich für die wertvolle und umfangreiche Vorarbeit und für das darin zum Ausdruck gekommene Verständnis für die Verkehrsbedürfnisse der Stadt Freiburg. Wir bitten, uns dieses Wohlwollen weiterhin zu bewahren

und beim Bundesministerium und beim Autobahnamt dafür einzutreten, daß die Anschlußstelle Freiburg Mitte im Zuge des Autobahnbaus planmäßig hergestellt wird.«

Planung aus der zweiten Reihe

In den folgenden Jahren zieht sich die Verwaltung in die Planung zurück. Eine Planung, die sich jedoch nicht mehr mit Alternativlösungen für den Zubringer befaßt, sondern stattdessen alles daran setzt, die Straßen und Kreuzungen um den Zubringer an das Projekt des Landes anzupassen. Der Bau des Zubringers wird nun von der Verwaltung als »einmalige Chance« ausgegeben, leistungsfähige Straßen in Verbindung mit der Autobahn zu bauen, die zu einem großen Teil vom Land und vom Bund bezahlt werden.

Diese innerstädtischen Projekte, die dem Zubringerbau vorangehen sollen, stellt Bürgermeister Graf 1962, anlässlich der Freigabe des Autobahnabschnittes Freiburg-Tiengen der Öffentlichkeit vor. Allem voran steht der vierspurige Ausbau des Ringes um die Innenstadt, ihm folgen der Bau einer zweiten Schwabentorbrücke mit einer neuen Trasse für den Verkehr aus dem Osten, die Erweiterung der Kronenbrücken und schließlich die langfristige Perspektive eines zweiten Verkehrsrings um die Innenstadt, der über die Stefan-Meier-Straße und die Bismarckallee geführt werden soll.

Als das Regierungspräsidium schließlich 1963 den endgültigen Planungsentwurf für den Zubringer Mitte präsentiert, sind von Seiten der Verwaltung alle Weichen für eine Zustimmung im Gemeinderat gestellt. In der Vorlage des Regierungspräsidiums wird die Aufgabe des Zubringers klar und unmißverständlich definiert. »Der Autobahnzubringer Mitte stellt den ersten Teilabschnitt der verlegten B31 zwischen Freiburg und Breisach dar, der im Fernstraßennetz die Bedeutung einer internationalen Ost-West-Verbindung zwischen dem Bodenseeraum und Frankreich hat.«

Zwar äußern die Gemeinderäte erneut ihre Bedenken gegen eine Autoschnellstraße, die mitten durch die Stadt führt. Die Verwaltung jedoch stellt klar, daß eine »ASS«, die die Stadt umfährt, zunächst nicht gebaut werden kann, da der Durchgangsverkehr ins Höllental zu gering sei, um Bund und Land dazu zu bewegen, diese teure Lösung zu finanzieren.

So stimmt der Gemeinderat im Oktober 1963 auch dem endgültigen Verlauf des Zubringers zu, »weil es offensichtlich keine andere Lösung gibt, auch in den vergangenen Jahren keine andere Möglichkeit gefunden wurde«, wie einer der Stadträte zu Protokoll gibt. Über »aufwühlige Diskussionen in Zusammenarbeit mit den Bürgern« schweigen sich die Archive aus.

Straßenschlachten

Mit dieser Entscheidung tritt Freiburg ein ins Zeitalter des Straßenbaus. Willig, eine Bundesfernstraße quer durch das Stadtgebiet aufzunehmen, setzt die Verwaltungsspitze, die unter dem neuen Oberbürgermeister Keidel gewechselt hat, alles daran, die Straßen der Stadt auf die großen Verkehrsströme der Zukunft einzurichten. Ein Großprojekt nach dem anderen wird in Angriff genommen. Diese Totalsanierung des innerstädtischen Straßennetzes wird ermöglicht durch die enormen Zuschüsse von Bund und Land, die im Vergleich zu den 50er Jahren ungeahnte Dimensionen erreicht haben.

Während der Gemeinderat Jahr für Jahr halbe und ganze Millionen für den Straßenbau, die aus dem städtischen Haushalt einfließen müssen, passieren läßt, stockt das Tiefbauamt die Anschlüsse an den Zubringer Mitte noch einmal auf. Im Freiburger Westen soll die Berliner Allee angeschlossen werden und zwischen der Ochsen- und Kronenbrücke in der Heinrich von Stephan/Schnewlinstraße ein zusätzliches Anschlußrohr gebaut werden. »Nur zu, jetzt gilt es, Straßen für die Zukunft zu bauen!« begeistert sich 1967 der Fraktionsvorsitzende der CDU. Auch die »Badische Zeitung« kündigt von der Tatkraft der Männer des Tiefbauamtes.

Von der »flotten Fahrt bis Himmelreich« ist die Rede, von »rigorosen Maßnahmen gegen das Verkehrschaos«, von einer »Straßenschlacht im Freiburger Tiefbauamt.«

»Die Stadt Freiburg eilt mit Riesenschritten der Zukunft entgegen. Nachdem der Wohnungsbau forciert und der Schulausbau fast abgeschlossen ist, werden heuer alle Mittel in den Straßenbau gepumpt. Noch niemals gab es so viele wichtige Straßenbauvorhaben wie in diesen Wochen und Monaten. Beamte des Tiefbauamtes und anderer Verwaltungen unternahmen dieser Tage eine Informationsfahrt zu den Brennpunkten des Straßenbaus.«

1969 wird der Zubringer Mitte an die neue Berliner Allee und damit an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen. 1972 ist der zweite Bauabschnitt bis zur Ochsenbrücke fertiggestellt. Mitte 1976 schließlich, fünf Jahre später als ursprünglich projektiert wird der Zubringer vollständig ausgebaut dem Verkehr übergeben.

Nachtrag

Die Entstehungsgeschichte des Freiburger Verkehrsgiganten wäre hier zuende erzählt, wenn er nicht bereits vor seiner Vollendung auf Widerstand in der Bevölkerung gestoßen wäre. Zunächst äußert sich dieser Widerstand, nachdem 1963 die Entscheidung

des Gemeinderats gefallen ist, nur in zähen Einzelgefechten der Anlieger auf dem Rechtsweg, die das Planfeststellungsverfahren erheblich verlängern. Er äußert sich im Protest der Lokalvereine im Westen, die mit dem Anstieg des Verkehrs als erste in den Genuß der »Hauptschlagader des Freiburger Verkehrs« kommen. Am Abriß der Freiausiedlung, die dem Anschlußrohr an der Schnewlinstraße Platz machen soll, entzündet sich schließlich ein Widerstand, der die Verkehrs- und Entwicklungspolitik der Stadt ins Zentrum der Auseinandersetzung rückt.

Dabei war für die Verwaltung das Problem eigentlich schon erledigt. Ende der 60er Jahre, als für den Zubringer eine zusätzliche Anschlußstelle an der Schnewlinstraße beschlossen wird, fällt die Entscheidung über die Freiausiedlung, die damals noch parallel zur Lessingstraße bis hinter die Heinrich-von-Stefanstraße, zum heutigen Studentensekretariat verlief. Die Stadt kauft die zum Abriß vorgesehen Häuser von den Einzeleigentümern auf und nötigt einen Großteil der Altmietern zum Auszug. Zur Überbrückung bis zum tatsächlichen Abriß vermietet die Stadt die leerstehenden Wohnungen an das Studentenwerk, das sie an Studenten untervermietet. Der Verwaltung erscheinen sie als die idealen Zwischenmieter.

Doch als den Mietern in der Freiau im Frühjahr 1974 die Kündigungen ins Haus geschickt werden, sind es gerade diese Studenten, die sich gegen die Räumung und den Abriß der Häuser zur Wehr setzen.

Der Kampf um den Erhalt der Freiau, der auch den Zubringer Mitte wieder in die öffentliche Diskussion bringt, beschert der Stadt die ersten Häuserräumungen, die nur mit einem massiven Polizeiaufgebot durchgesetzt werden können.

»Im sonst so ruhigen Freiburg erlebt die kommunale Demokratie eine entscheidende Mut- und Bewährungsprobe, über deren Ausgang man noch nichts sagen kann. (...) Was die Freiburger bisher nur aus Horrorberichten von Heidelberg und Frankfurt kannten, ist nunmehr auch bei uns zu einer stattlichen Pflanze herangewachsen.« beklagt der »Freiburger Wochenbericht« die veränderten Zustände.

Diese Pflanze sollte in den folgenden Jahren jedoch erst richtig auswachsen, denn mit der Räumung der Freiau steht die Häuserkampfbewegung in Freiburg erst an ihrem Anfang. Ab Mitte der 70er Jahre muß sich die Stadt mit einer Opposition auseinandersetzen, die sich außerhalb des Gemeinderates bewegt. Die sich, ob nun als Bürgerinitiative gegen das Kongreßzentrum im Stühlinger oder als besetzte Häuser, gegen die Innovationspolitik einer Stadt richtet, die eine Zukunft als Oberzentrum am Oberrhein erstrebt.

Das nächste Kapitel des Zubringers wird mit dem Ausbau der B31 Ost geschrieben werden.

Sabine Grimm

= Birgit Heidtke