

Drunter und/oder drüber beim Freiburger Stadttunnel

Laut ist es geworden bei der sogenannten „Infoveranstaltung“ der Autobahngesellschaft, die ihr Verkehrsgutachten nach jahrelanger Verspätung vorgestellt hat. Das muss nicht wundern, wenn ein leibhaftiger Staatssekretär aus Berlin den Bau des umstrittenen, sündhaft teuren Projekts mit der intellektuell eher schlichten Logik rechtfertigen will, sein Bau sei nun mal Gesetz und man brauche auch in Zukunft Straßen – oder wenn die BZ von einem fassungslosen Zuhörer berichten muss, dem trotz der im Konzerthaus versammelten Entscheidungskompetenz niemand sagen konnte, wann der Tunnel fertig gebaut sein wird – oder wenn diese Autobahn GmbH des Bundes heilige Eide schwört, die Bürger „weiterhin“ zu beteiligen, nachdem die letzten Jahre Bürgerbeteiligung eine veritable Null-Nummer war und Baur-Fewson, die Stuttgarter Chefin der GmbH die jetzt präsentierte Verkehrsprognose rechtswidrig zum Staatsgeheimnis deklariert hatte. Die Freiburger Stadtspitze, vertreten durch Verkehrsbürgermeister Prof. Dr. Haag, wirft sich für den Tunnel ins Zeug mit dem Argument, dass es nicht bleiben könne, wie es ist: 60.000 Fahrzeuge täglich am Dreisamufer. Da kann und will ihm niemand in Freiburg widersprechen, vor allem nicht wir Anwohner. Unabhängig von massiven Zweifeln an der präsentierten Verkehrsprognose, die heute, Ende 2022 (nach Corona und Ukrainekrieg) noch mit Zahlenfortschreibungen aus dem Jahre 2010 operiert und mit Kennzeichen-Zählungen zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs, die man viel präziser aus den Mautdaten von Toll-Collect bekommen könnte: Die schwierige Debatte leidet erheblich unter der Tatsache, dass die politische Entscheidungskompetenz (die immer schon beim Bund lag) und die konkrete Planung (bisher beim Regierungspräsidium) durch die neu gegründete Autobahn GmbH jetzt völlig auseinandergerissen ist. Die Beteiligten schieben sich gegenseitig den Schwarzen Peter zu. Die Freiburger Regierungspräsidentin hat jüngst zum Weiterbau der B31-West, die das Wasenweiler Ried vernichten würde, angekündigt, sie gehe „durch jedes Ried“, wenn eine Straße als erforderlich festgestellt sei. Es sei der Bund, der sich der Frage stellen müsse, ob diese Straße heute noch bauwürdig sei. Wer aber „Drunter und Drüber“ vermeiden und die Spaltung der Freiburger Stadtgesellschaft nicht vertiefen will, darf sich nicht darauf zurückziehen. Dieses Jahrhundertprojekt Stadttunnel, geplant vor Jahrzehnten, bedarf einer neuen politischen Rechtfertigung, die durch Binsenwahrheiten („wir brauchen auch in Zukunft Straßen“ oder „drunter ist besser als drüber“) nicht zu ersetzen ist. Das überzeugt noch nicht einmal mehr mich und meine Nachbarn. Die vielen Hundert Tunnel-Millionen und der klimapolitische Schaden, den der Bau sicher anrichten wird, könnten nur dann möglicherweise gerechtfertigt sein, wenn der Flächengewinn durch einen Tunnel nicht durch Flächenverbrauch auf Zu- und Abfahrten aufgefressen wird und wenn es sich nicht nur um eine Verschiebung der Belastung der gegenwärtigen Anwohner auf andere Akteure etwa im Bereich Ganterknoten, in Falkensteig, entlang der B31 im Schwarzwald oder ab Kronenbrücke bis A5 oder die gesamte Gesellschaft (Klimafolgen) handelt. Diesen Beweis sind die Tunnelbefürworter bislang schuldig geblieben. Und mindestens genauso verantwortungslos: sie geben keine Antwort, was in den nächsten 15 oder 20 Jahren passieren soll, um zu ändern, „was nicht so bleiben kann“. Herr Haag, Herr Horn, Frau Schäfer: sie sind am Zug! (Kurt Höllwarth, Freiburg)