

„Ich habe den Tunnelblick verloren“

BZ-INTERVIEW: Für ungewöhnliche Vorschläge war Freiburgs früherer Stadtplanungsamtschef Wulf Daseking immer bekannt. Nun meldet er sich mit einer alternativen Idee zum Stadttunnel zu Wort – und kritisiert seine Nachfolger.

■ Von Jelka Louisa Beule

BZ: Herr Daseking, Sie waren früher ein großer Befürworter des Stadttunnels. 2007 haben Sie bei einem Bürgergespräch im Stadtteil Wiehre gesagt, der Tunnel käme „einem Quantensprung“ gleich, Sie malten positive Visionen für das Dreisamufer mit weniger Verkehr. Und heute?

Wulf Daseking: Tatsächlich hielt ich das Projekt Stadttunnel damals für eine gute Idee. Der Verkehr unter die Erde, oben eine „Stadt am Fluss“ – das erschien mir im Sinne einer „Stadtreparatur“ sinnvoll. Inzwischen hat sich meine Meinung verändert – ich habe sprichwörtlich den Tunnelblick verloren. Denn in den vergangenen Jahren habe ich viel über den Tellerand hinausblicken können. Vor allem durch meine Tätigkeit im internationalen Preisgericht des „Lee Kuan Yew World City Prize“ habe ich viele Städte auf der ganzen Welt gesehen. Überall ist derzeit die Verkehrsplanung im Umbruch, überall wird geschaut, wie sich innerstädtische Verkehrsströme reduzieren lassen und wie es gelingen kann, weniger CO₂ auszustoßen. Wenn wir in Freiburg den Stadttunnel bauen, wird jedoch genau das Gegenteil passieren: Wir ziehen immer mehr Verkehr in die Stadt.

BZ: Ein Gutachten hat jüngst aber etwas anderes ergeben. Demnach nähme der Gesamtverkehr durch den Stadttunnel lediglich um ein bis zwei Prozent zu. Dafür würden zwei Drittel aller Fahrzeuge und sogar drei Viertel der Lastwagen im Tunnel verschwinden.

Daseking: An diese Ergebnisse mache ich ein großes Fragezeichen. Man muss sich die Situation doch einmal überregional betrachten. Große Warenströme und Schwerlastverkehr kommen aus dem Mittelmeerraum, etwa aus den Gemüseanbaubetrieben in Almeria in Spanien oder aus dem Containerhafen in Marseille in Frankreich. Und diese Lastwagen suchen sich jetzt und auch in Zukunft den kürzesten Weg – das wird dann Richtung Osten der Stadttunnel in Freiburg sein, zumal wenn perspektivisch die Verbindung von der grenznahen französischen Autobahn ab Colmar Richtung Freiburg ebenfalls ausgebaut wird. Das sind aber alles Lastwagen, deren Ziel nicht Freiburg ist und auch nicht das Dreisamtal oder der obere Schwarzwald. In Zeiten, wo mehr über



Wulf Daseking

FOTO: RITA EGGSTEIN

Nachhaltigkeit geredet wird, ist es doch nicht mehr verantwortbar, dass die Blechlawine weiterhin durch die engen Kurven im Hällental und durch den Naturpark Schwarzwald rollt und dass dort ein riesiges Logistikzentrum nach dem nächsten gebaut wird. Und auch in Freiburg brauchen wir diesen Durchgangsverkehr

„Mein Vorschlag wären überregionale Pflörtnerampeln“

nicht – selbst wenn er unterirdisch ist. Hinzu kommt, dass auch der Tunnelbau an sich Massen an Beton verbrauchen und damit Ummengen an CO₂ produzieren wird – pro Tonne Beton sind es 470 Kilogramm CO₂. Wie passt das noch zu Freiburg als „Green City“ und zu den Beschlüssen des Pariser Klimaabkommens?

BZ: Aber was ist die Lösung? Die Gegner des Stadttunnels glauben, dass durch eine Verkehrswende der Tunnel nicht mehr nötig sein wird. Die Güter sollen auf die Schiene, der Privatverkehr auf Bus und Bahnen umsteigen. Denken Sie das auch?

Daseking: Nein, diese Szenarien halte ich kurzfristig für unrealistisch. Es wer-

den weiterhin viele Güter auf Lastwagen transportiert werden. Nur sollten diese eben nicht mehr durch Freiburg fahren, wenn das gar nicht ihr Zielort ist. Deshalb muss man sich überlegen, wie der Transitverkehr aus der Stadt herausgehalten werden kann. Mein Vorschlag wären überregionale Pflörtnerampeln, die weit vor der Stadtgrenze den Transitverkehr abfangen – pro Stunde dürfte nur noch eine begrenzte Anzahl großer Lastwagen durch Freiburg hindurch fahren. Lieferverkehr für die Stadt wäre davon natürlich ausgenommen: regionaler Verkehr ja, überregionaler Verkehr nein. Die Pflörtnerampeln würden für lange Wartezeiten beim Transitverkehr sorgen und die Logistikunternehmen zum Umdenken veranlassen. Die Fahrer würden sich andere Wege suchen. Der Vorteil wäre zudem, dass man die Idee schnell umsetzen könnte. Denn wir brauchen jetzt eine Lösung und nicht erst, wenn irgendwann in vielen Jahren oder eher Jahrzehnten der Stadttunnel gebaut ist.

BZ: Aber ganz so einfach wird es wohl doch nicht gehen – eine überregionale Pflörtnerampel für den Transitverkehr könnte rechtlich durchaus problematisch sein.

Daseking: In anderen Ländern gibt es ähnliche Modelle, etwa in Österreich. Warum sollte das in Deutschland nicht möglich sein? Man muss doch auch

mal weiter denken und Visionen haben. Nur tote Fische schwimmen mit dem Strom. Wir brauchen einen stadtgerechten Verkehr und keine verkehrsgerechte Stadt.

BZ: Und was ist mit der Möglichkeit, dass durch den Stadttunnel der oberirdische Verkehr reduziert wird und dadurch der Bereich rechts und links der Dreisam für die Bevölkerung attraktiver wird und ein „Dreisam-Boulevard“ entsteht?

Daseking: Bislang sind mir die Aussagen auch hierzu viel zu mager. Zum Beispiel gibt es nach wie vor von der Stadtverwaltung keine konkreten Überlegungen, wie die oberirdische Verkehrsführung ent-

lang der Dreisam aussehen könnte und ob sich das Ziel „Stadt am Fluss“ überhaupt realisieren lässt – oder ob selbst nach dem Tunnelbau immer noch zu viel Verkehr über die B31 fließen würde, so dass so wieso kein attraktiver neuer Freiraum entlang der Dreisam entstehen könnte. Im Moment gibt es nur ein paar Zeichnungen – aber schöne Bilder reichen nicht. Die Frage ist vielmehr: Ist das Szenario für einen Dreisam-Boulevard überhaupt realistisch? In Bezug auf die neue Gestaltung des B31-Bereichs nach dem Tunnelbau sind noch ganz viele Aspekte offen, bislang fehlen aber die Antworten. Zur Entscheidungsfindung unverzichtbar wäre auch ein kleinteiliges, stadtplanerisches Modell von der Oberwiehre bis zum Faulerbad, das die Bauverwaltung erarbeiten müsste. Der Stadttunnel hätte meiner Meinung nach nur dann eine Chance, wenn er nicht als Verkehrsprojekt, sondern als Chance einer „Stadtreparatur“ verstanden wird. Diesen Nachweis wird man aber – wenn überhaupt – nur schwerlich führen können.

BZ: Ein großes Problem für die Innenstädte sind auch die Logistik und der Lieferverkehr.

Daseking: Mir fehlen auch in diesem Zusammenhang in Freiburg die Visionen. Wer kümmert sich darum, das große Ganze im Blick zu haben? Meiner Meinung nach muss der gesamte Aspekt Logistik ebenfalls völlig neu gedacht werden. Güter müssen in Städten zukünftig anders verteilt werden. Das könnte auch neue Impulse für die Freiburger Innenstadt bringen. Ich könnte mir zum Beispiel vorstellen, dass die Obergeschosse von Innenstadtimmobiliën, für die sich immer schwerer geeignete Nutzer finden lassen – etwa im Karstadt-Gebäude – zukünftig für dezentrale Lagerung genutzt werden. Diese könnten mit Kleintransportern angefahren werden. Das hätte den Vorteil, dass nicht jeder kleine Laden in der Innenstadt ein eigenes Lager vorhalten müsste. Überregional sehe ich Möglichkeiten für die Logistik auf dem Gelände des ehemaligen Atomkraftwerks Fessenheim.

Wulf Daseking

war fast 30 Jahre lang – von 1984 bis 2012 – Freiburgs oberster Stadtplaner. In seiner Zeit entstanden unter anderem die Stadtteile Vauban und Rieselfeld, aber auch die Planungen zur Umgestaltung des Rotteckrings sowie das Märkte- und Zentrenkonzept, das den innenstadtnahen Einzelhandel vor Ansiedlungen auf der „Grünen Wiese“ schützen soll. Wichtiger Meilenstein seiner Arbeit war zudem, dass Freiburg 2010 von der Londoner Academy of Urbanism zur „European City“

gewählt wurde. Außerdem hat Wulf Daseking an Universitäten im In- und Ausland gelehrt und tut dies bis heute: Auch nach seiner Pensionierung blieb der heute 75-Jährige als Dozent und Professor aktiv. 2015 wurde Daseking zudem in das Preisgericht des „Lee Kuan Yew World City Prize“ berufen. Dieser von Singapur alle zwei Jahre ausgelobte Preis zeichnet Städte auf der ganzen Welt aus, die lebenswerte, lebendige und nachhaltige urbane Gemeinschaften schaffen. **jb**