

Die Bauphase des Stadttunnels würde fürchterlich

**Die Stadt und das Regierungspräsidium sollten sich
mit den Alternativen ernsthaft auseinandersetzen**

Stand des Projektes Stadttunnel

Permanente Verkehrsstau, so wie man ihn auf der Ost-West-Achse in Freiburg, der B 31, kennt, haben Verkehrsplaner bisher auf zwei Wegen versucht aufzulösen: Entweder mehr Spuren oder zusätzliche Straßen unter der Erde bzw. auf Brücken über die Erde. So hat man es bei der Planung des Stadttunnels auch gemacht: Mit einer differenzierten Verkehrszählung und einer Simulation mit der Randbedingung, dass der Verkehr bis 2040 sukzessive leicht zunimmt, hat man den Ziel- und Quellverkehr und den Durchgangsverkehr durch Freiburg auf der B31 für das Jahr 2040 berechnet.

Auf dieser Basis dieser Daten hat man einen Tunnel geplant, der im Wesentlichen den Durchgangsverkehr herausfiltern soll. Danach wird eine Tunnelbohrmaschine, voraussichtlich von der Schwanauer Firma Herrenknecht, zwei jeweils 1,8 km lange Tunnelröhren mit einem Durchmesser von rund 13,40 m nördlich und südlich der Dreisam zwischen Kronen- und Schwabentorbrücke bohren, in die dann jeweils zwei Fahrspuren eingebaut werden. Im Anschluss wird in Deckelbauweise ein neu zu bauender Vollanschluss den neuen Tunnel und den bestehenden Schützenalleeetunnel ab der Ganter-Brauerei verbinden. Vollanschluss bedeutet, dass man auf beiden Seiten des Tunnels ein- und ausfahren kann.

Die Berechnungen haben ergeben, dass zwar der größte Teil des Verkehrs in den Tunnel wandert, aber oberirdisch bleibt wegen des Ziel- und Quellverkehrs weiterhin eine Straße mit 15.000 bis 20.000 Autos pro Tag übrig. Damit man eine Vorstellung davon bekommt: Das wird eine Straße wie die Eschholzstraße, die den westlichen und östlichen Stühlinger zerschneidet.

Auch die Protagonisten des Stadttunnel-Projektes gehen davon aus, dass nach dem Planfeststellungsbeschluss und einer fünf- bis siebenjährigen Bauzeit frühestens 2032 PKWs und LKWs durch den Tunnel rollen. Das setzt aber voraus, dass es keine Klagen gegen das Projekt vor dem Verwaltungsgericht gibt, was aber niemand glaubt. Realistisch wäre wohl eine Inbetriebnahme um 2040.

Es hätte die finanziellen Möglichkeiten der Stadt überfordert, wenn Freiburg den Tunnel allein finanzieren müsste (Kostenstand im Jahr 2016: rund 326 Millionen Euro). Durch den Kunstgriff, dass das Projekt als neue Autobahn A 860 ausgewiesen wurde und für den Autobahnbau der Bund zuständig ist, ist der Stadttunnel als vordringliches Projekt in den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) gelangt.

Im Moment befindet sich das Projekt in der Entwurfsplanung. Die nächsten Schritte sind dann das Planfeststellungsverfahren, die Ausführungsplanung, die Bauvorbereitung und schließlich der Baubeginn.

Der Stadttunnel würde in der Tat in Freiburg den oberirdischen Verkehr reduzieren. Ohne einen Tunnel unter Falkensteig, würde der Stau in dieser Gemeinde aber noch verstärkt. Das wird die Freiburger Kommune natürlich nicht so stark berühren. Aber den Klimaschutz.

Bundesverkehrswegeplan

Durch den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden angestrebte Investitionen für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen beschrieben. Die Federführung liegt beim Bundesministerium für Digitales, Verkehr und Verkehr, beschlossen wird er vom Bundeskabinett. Der BVWP legt die Ziele für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren fest. Jedes Projekt im vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 muss bis 2030 umgesetzt oder begonnen worden sein.

Von dem Gesamtvolumen des BVWP von rund 270 Mrd. € sind 141,6 Mrd. € für den Erhalt der Bestandsnetze vorgesehen und 98,3 Mrd. € für Aus- und Neubauprojekte.

STATT-TUNNEL-Kritik

Die Bürgerinitiative STATT-Tunnel, die das Projekt verhindern will, geht von der realistischen Annahme aus, dass das Projekt nach einer mindestens siebenjährigen Bauzeit nicht vor 2040 abgeschlossen sein wird. So z. B. wird der LKW-Verkehr für den Abtransport des Aushubes bei Tunnelvortrieb und bei Deckelbauweise am Ganterknoten, der Einbau der Spundwände, die mehrfache Verlegung von Straßen und Straßenbahnen zu mehrjährigen chaotischen Verhältnissen zwischen Wiehre und Altstadt führen. Natürlich wird die Schaffung eines Autobahnabschnittes zu mehr Verkehr vor und hinter dem Tunnel führen.

STATT-TUNNEL-Forderungen

Die Bürgerinitiative fordert eine wirkliche Mobilitätswende. Dazu gehören:

- Wochenend- und Nachtfahrverbot für Schwerverkehr (Schweiz)
- Transitverbot ab 12 Tonnen
- Stopp mit dem sukzessiven Ausbau der Schwarzwaldautobahn
- Güter auf die Schiene oder auf bestehende Autobahnen
- Zweigleisiger Ausbau der Schienentrasse über den Schwarzwald
- Ausbau von ÖPNV und Radrouten (Gemeinderat! Verwaltung!)
- Klima- und qualitative Verkehrsgutachten (s.o.)
- Ausbaustopp für neue Autobahnen - keine A860 durch Freiburg

Dafür lohnt es sich, in den nächsten Monaten Überzeugungsarbeit zu leisten.

Jürgen Kießling