

Der Stadttunnel, die Dreisam und das Grundwasser

Die nördliche Tunnelröhre des geplanten Stadttunnels muss auf der Höhe der Schlossbergbrücke unter der Dreisam hindurchgeführt werden, um dann an den „Ganter-Vollanschluss“ angebunden zu werden. Ob die „Verschwenkung“ des nördlichen „Astes“ für den unterirdischen Grundwasserstrom ein Hindernis darstellen könnte, war im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersucht worden. Thema für eine UVS müsste aber auch sein, ob der Stadttunnel bei einem Extremhochwasser zugeschwemmt werden könnte.



*Nik Geiler (67) hat an der Freiburger Universität Limnologie und Hydrologie studiert. Die **Limnologie** (griechisch λίμνη limne „See“ und -logie) ist die Wissenschaft von den Binnengewässern als Ökosystem. Sein Studium schließt Geiler mit einer Diplomarbeit zum Thema „Entwässerung der Autobahn A61 Ludwigshafen-Koblenz“ ab.*

Er wohnt und arbeitet seit 1986 in der Grete-Borgmann-Straße (früher Rennerstraße).

Bei der langwierigen Debatte um Sinn und Unsinn des Stadttunnels ist kaum noch jemandem in Erinnerung, dass es im Regierungspräsidium Freiburg schon am 7. Dez. 2010 einen „Scoping-Termin“ gegeben hatte. Vor rund 13 Jahren ist auf diesem „Scoping-Termin“ der thematische Rahmen für eine Umweltverträglichkeitsstudie zum geplanten Stadttunnel festgelegt worden. Als regioWASSER e.V. hatten wir damals vor allem darauf aufmerksam gemacht, dass die Auswirkungen des Stadttunnels auf die Dreisam und das Grundwasser untersucht werden müssten. Dieser Wunsch war seinerzeit auch vom Umweltschutzamt der Stadt Freiburg unterstützt worden.

Die daraufhin in den Jahren 2011 bis 2014 vom Fachbüro EBERHARD UND PARTNER in Konstanz erstellte Umweltverträglichkeitsstudie hat in der öffentlichen Diskussion um den Stadttunnel merkwürdigerweise nie eine Rolle gespielt. Wir haben jetzt aber die „**Umweltverträglichkeitsstudie B 31 Stadttunnel Freiburg**“ aus der Versenkung geholt und uns speziell angeschaut, wie damals **die Umweltverträglichkeit des Stadttunnels auf die Dreisam und das Grundwasser** beurteilt worden war.

Für das Grundwasser hatte die damalige UVS weitgehend Entwarnung gegeben. Als Voraussetzung hierfür hatten die GutachterInnen vorgeschlagen, die Tunnelröhre so tief in den Untergrund zu verlegen, dass der oberhalb fließende Grundwasserstrom nur unwesentlich beeinträchtigt würde. Was in der „alten“ UVS aber überhaupt nicht angesprochen worden ist, war **die potenzielle Hochwassergefährdung für den Tunnel**. Ein Zuschwemmen des Tunnels mit Wasser, Geröll und Treibgut könnte dann erfolgen, wenn sich ein „Tief-Bernd-Ereignis“ über dem Schwarzwald ereignen würde. „Tief Bernd“ hatte am 14. Juli 2021 bis dahin unvorstellbare Regenmengen über NRW und Rheinland-Pfalz niedergehen lassen. An Wupper, Erft und Ahr war es dadurch zu Milliarden Schäden gekommen – so u.a. auch an den dortigen Verkehrsstraßen. In einer jetzt neu gestarteten UVS müsste also untersucht werden, ob der Tunnel am „Kapplerknoten“ und am „Ganter-Vollanschluss“ sowie an den

vorgesehenen Ein- und Ausfahrten westlich der Kronenbrücke einem „Tief-Bernd-Ereignis“ standhalten könnte. Falls das nicht ausgeschlossen werden kann, müsste befürchtet werden, dass die dann wichtigste Ost-West-Verkehrsachse wochen- oder gar monatelang nicht passierbar sein wird.

Nach dem 14. Juli 2021 waren sich Politik und Wissenschaft einig: „Tief Bernd kann überall in Deutschland stattfinden!“ Wir gehen allerdings davon aus, dass Niederschlagsintensitäten wie bei „Tief Bernd“ – oder möglicherweise darüberhinausgehend – bis jetzt nicht auf dem Bildschirm der Planer waren. Als regioWASSER e.V. werden wir darauf pochen, dass bei einer neuen UVS auch die „Hochwasser-Resilienz“ des Stadttunnels untersucht werden muss. Gegebenenfalls werden sich noch weitergehende Kostensteigerungen ergeben, wenn der ohnehin extrem kostenträchtige Tunnel auch gegenüber einem „Tief-Bernd-Ereignis“ gewappnet werden müsste.

Nikolaus Geiler, regioWASSER e.V.