

Bürgermeisteramt

Stadt Freiburg im Breisgau · Bürgermeisteramt Dezernat V  
Postfach, D-79095 Freiburg

- a) Bündnis 90 / Die Grünen
- b) Eine Stadt für Alle

**- per E-Mail als pdf -**

Dezernat V

Adresse: Fehrenbachallee 12  
Gebäude A  
D-79106 Freiburg i. Br.  
Telefon: 0761 / 201 - 4023  
Telefax: 0761 / 201 - 4099  
Internet: [www.freiburg.de](http://www.freiburg.de)  
E-Mail\*: [dez-V@stadt.freiburg.de](mailto:dez-V@stadt.freiburg.de)

Ihr Zeichen/Schreiben vom

Unser Aktenzeichen

Ihnen schreibt

Freiburg, den  
04.11.2022

**Anfrage nach § 24 Abs. 4 GemO zu Sachthemen außerhalb von Sitzungen  
hier:  
Planungsstand Stadttunnel**

Sehr geehrte Frau Stadträtin,  
sehr geehrter Herr Stadtrat,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 05.10.2022, das Herr Oberbürgermeister Horn zur Beantwortung an mich weitergeleitet hat.

Wie Sie richtig anmerken, wurde der Stadttunnel in der letzten Zeit in den politischen Gremien wie auch in der Öffentlichkeitsarbeit kaum aktiv von uns thematisiert. Die Gründe waren verschiedene. Unter anderem gab es mit dem Wechsel der Zuständigkeit vom Regierungspräsidium (RP) zur Autobahn GmbH (AdB) eine Phase des Übergangs und Neustarts. Diese Zeit haben wir nicht nur dazu genutzt, um die fachliche Bearbeitung unserer städtischen Themen voranzutreiben, sondern haben auch organisatorische Änderungen vorgenommen. So wurde die Projektsteuerung vor Kurzem durch das Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (APS) übernommen.

Mittlerweile hat sich die Zusammenarbeit mit der AdB eingespielt und wir planen, den Faden der Information und Beteiligung neu aufzunehmen. Voraussichtlich Anfang Dezember wird eine öffentliche Informationsveranstaltung stattfinden, in der Herr Michael Theurer, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sprechen wird. Auf der gleichen Veranstaltung wird auch das länger erwartete Verkehrsgutachten vorgestellt werden.

Wir gehen davon aus, dass wir damit eine neue Phase des Projektes einläuten können und geben Ihnen im Folgenden gerne Auskunft zu Ihren konkreten Fragen:

- 1. Der Tunnel soll die momentan stark befahrene Oberfläche weitestgehend vom Verkehr befreien. In der AG Oberflächengestaltung im Dezember 2020 ging man davon aus, dass 40% der Fahrzeuge an der Oberfläche bleiben. Wenn ein Tunnel gebaut wird ist eine oberirdische Verkehrsberuhigung unerlässlich. Wie plant die Stadt die oberirdische Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung?**

Bei der Frage der Oberflächengestaltung zwischen den beiden Tunnelportalen sind zwei Dinge zu beachten: Zum einen umfasst der Zeitraum, bis der Tunnel fertiggestellt sein wird und die Umgestaltung der Oberfläche beginnen kann, viele Jahre. Es gilt also ein Verfahren zu entwickeln, anhand dessen bereits heute die Potenziale und Möglichkeiten der Neuordnung erfasst und dargestellt werden können. Es nützt aber gleichzeitig wenig (und wäre wahrscheinlich sogar kontraproduktiv) wenn man die Planung bereits heute bis ins Detail vorantreiben würde. Zum anderen hat man sich von Beginn an darauf festgelegt, dass keine rein verkehrliche Betrachtung, sondern stets eine integrierte Planung erfolgen soll, in der die städtebaulich-freiraumplanerischen Belange ebenso berücksichtigt werden wie die verkehrlichen Aspekte.

Auf dieser Grundlage wurde in den zurückliegenden Monaten im Auftrag der Stadt ein Verkehrsmodell für die Vernetzung des an der Tunneloberfläche zukünftig verbleibenden Verkehrs mit dem innerstädtischen Verkehrsnetz erstellt. Die Erarbeitung dieses Modells war deutlich zeitaufwändiger als gedacht. Mit diesem Verkehrsmodell ist es dem beauftragten Büro möglich, potentielle Verkehrsvarianten an der Oberfläche sowie deren Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsnetz im Prognosezeitraum zu untersuchen und fachlich zu bewerten. Aktuell liegen erste Ergebnisse vor, die im Garten- und Tiefbauamt fachlich bewertet werden. Auf dieser Basis kann nunmehr die freiraumplanerische und städtebauliche Betrachtung fortgesetzt werden. Durch renommierte Planungsbüros werden in den kommenden Monaten, in Abstimmung mit der Verwaltung, verschiedene Entwicklungsszenarien für die Oberfläche erarbeitet. Im Ergebnis soll mit diesen Szenarien die Bandbreite der Entwicklungsmöglichkeiten nach Realisierung des Tunnels aufgezeigt werden, ohne dass bereits eine abschließende Präferenzentscheidung erfolgt.

Die Entwicklungsszenarien sollen zum gegebenen Zeitpunkt dem Gemeinderat auf Grundlage einer Drucksache vorgestellt und auch in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Daraus ergibt sich, ob eines oder mehrere Szenarien als Grundlage für das geplante Wettbewerbsverfahren durch den Gemeinderat empfohlen werden.

- 2. Im Falle eines Unfalls im Tunnel kann es zur Tunnelsperrung kommen. Wie soll in diesem Fall der Verkehr aus der gesperrten Tunnelröhre umgeleitet werden?**

Im Falle von Tunnelsperrungen muss es eine oberirdische Umleitungsführung des Verkehrs geben, diese steht jedoch noch nicht fest. Neben der Bedingung, dass der Verkehr auch bei einer Tunnelsperrung in einem zumutbaren Rahmen oberirdisch umgeleitet werden kann, ist es eine zentrale Anforderung der Stadt, dass der oberirdische Verkehrsraum zurückgebaut werden kann und eine Kapazität von einer Fahrspur je Richtung ausreicht. Wo genau diese Fahrspuren verlaufen könnten, steht noch nicht fest; diese Fragestellung wird im Rahmen

der oben genannten laufenden Untersuchungen zur Verkehrsführung im städtischen Straßennetz über dem Stadttunnel bearbeitet und ist in Abstimmung mit Aspekten der Stadtplanung und der Landschaftsgestaltung abschließend festzulegen.

Auch zur vierstreifigen B-31 im Freiburger Osten gibt es eine Umleitung. Diese führt über Kappler, Hansjakob- und Schwarzwaldstraße, ist durchgängig einstreifig je Richtung und kann im Umleitungsfall natürlich den Verkehr nicht annähernd mit der „normalen“ Qualität abwickeln. Dies wird in ähnlicher Weise auch für den dann westlich anschließenden Abschnitt des Stadttunnels der Fall sein.

### **3. Wie sieht der weitere Zeitplan für den Tunnelbau aus? Bitte aufschlüsseln in Zeitplan für Bürgerbeteiligung, politische und bauliche Planung.**

Bauliche Planung:

Vorhabenträger des Stadttunnels ist die AdB, der aus diesem Grund auch die Zeitplanung für das Projekt obliegt. Die AdB nennt das Ziel, dass der Entwurf der Tunnelplanung bis Ende 2023 vorliegen soll. Auf dieser Grundlage soll nach dem sogenannten „Gesehen“-Vermerk des Bundesverkehrsministeriums voraussichtlich dann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Darüber hinausgehende Terminangaben sind nicht bekannt bzw. mittlerweile überholt.

Politische Information und Beteiligung:

Die Information des Gemeinderates erfolgt gemäß der Entwicklung des Projektes. Aufgrund der Übernahme der Vorhabenträgerschaft durch die AdB und einem damit verbundenen Neustart gab es seit einiger Zeit keine inhaltlichen Fortschritte zu berichten.

Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Stadt ist sich mit der AdB einig, dass das mit dem RP entwickelte Konzept der Öffentlichkeitsbeteiligung gemeinsam fortgesetzt werden wird. Es werden derzeit weitere Sitzungen der bestehenden Begleitgruppe geplant und auch das Angebot verschiedener Arbeitsgruppen, in denen sich Bürgerinnen und Bürger in thematisch unterschiedlicher Weise in das Projekt einbringen können, wird fortgeführt. Zeitnah wird zudem die eingangs erwähnte öffentliche Informationsveranstaltung geplant, in der u.a. das Verkehrsgutachten vorgestellt werden wird.

### **4. Wie viel Geld wird im aktuellen städtischen Haushalt für die Planung des Tunnels ausgegeben?**

Für die Planung des Tunnelbauwerks gibt es im städtischen Haushalt keinen Budgetansatz, da die Planung des Tunnels Aufgabe der AdB ist.

Die Stadt ist für die Planung der Oberflächen zuständig. Hierzu laufen bei der Stadtverwaltung derzeit die Untersuchungen um die verkehrlichen und die freianlagenplanerischen und städtebaulichen Potentiale des Planungsraums aufzuarbeiten und die möglichen Planungsvarianten vergleichend darzustellen.

Für diese Planungsleistungen gibt es im aktuellen Haushalt Mittel in Höhe von 350.000 Euro unter der Kostenstelle Z660-5110714 (B31 Stadttunnel Zielkonzept Oberflächenplanung).

**5. Durch die offene Bauweise und die Baustelleneinrichtung an Ein- und Ausfahrt ist von Verkehrsbeeinträchtigungen während der Bauphase auszugehen. Wie und wohin soll der Verkehr umgeleitet werden?**

Die AdB sieht vor, dass der bauzeitliche Verkehr grundsätzlich auf der heutigen Verkehrsachse geführt und – wenn auch mit gewissen Einschränkungen – leistungsfähig abgewickelt werden kann. Hierzu wird von der Autobahn GmbH ein detailliertes Bauablauf- und Verkehrsführungskonzept entwickelt, das die Verkehrsführung darstellen wird. Eine großräumige Umleitung des KFZ-Verkehrs, z.B. über parallele Achsen wie die Kartäuser Straße ist nicht möglich und wird auch nicht geplant. Die Zusage des Bundes aus dem Jahr 2017 den Vollanschluss zu planen, ist ein großer politischer Erfolg der Stadt, da so eine maximale Entlastung des öffentlichen Raums an der Oberfläche stattfindet.

**6. Wie bewertet die Stadt einen Voll-Anschluss am Ganter Knoten? Wie ist der Planungsstand?**

Ein Vollanschluss am Ganterknoten ermöglicht Fahrbeziehungen in alle Richtungen. So kann sowohl von und nach Westen als auch von und nach Osten in den Stadttunnel ein- und ausgefahren werden. Dies führt dazu, dass der Stadttunnel die oberirdischen Straßen entlang der Dreisam im Innenstadtbereich um weitere rund 10.000 Kfz/Tag gegenüber einer Anbindung per Halbanchluss entlasten kann.

Für die Kfz-Anbindung der Innenstadt ergibt sich durch den Vollanschluss keine Veränderung gegenüber einer Anbindung per Halbanchluss. Auch mit Halbanchluss fährt man von Osten bis zur Anschlussstelle Schwarzwaldstraße (Ganterknoten) im Tunnel und von Westen auf dem heutigen „Autobahnzubringer“ (künftig dann Autobahn) bis zur Ausfahrt an der Schnewlin- oder der Kronenbrücke und ab dort im städtischen Straßennetz. Ein Unterschied zwischen Voll- und Halbanchluss ergibt sich nur für die Verkehre mit Quelle oder Ziel im Freiburger Osten, die an der Innenstadt vorbeifahren, also oberirdisch aus dem Freiburger Osten bis zum „Ganterknoten“ fahren und mit Vollanschluss ab dort den Stadttunnel Richtung Westen bis mindestens zur Schnewlinbrücke nutzen können. Ohne Vollanschluss müssten diese Fahrten oberirdisch über die Straßen an der Dreisam geführt werden.

Von der verkehrlichen Wirkung her bewertet die Stadtverwaltung den Vollanschluss deshalb eindeutig positiv. Ein Nachteil des Vollanschlusses ist allerdings, dass in der Schwarzwaldstraße zwischen Dreikönigstraße und Seminarstraße vier Anschlussrampen untergebracht werden müssen, beim Halbanchluss nur zwei.

Gegenwärtig arbeitet die Stadtverwaltung in Abstimmung mit der AdB auf der Grundlage des Gestaltungsrahmenplans und des städtischen Zielkonzepts für den Ganterknoten (DS G-16/043) die Randbedingungen der Planungen des

Tunnelbauwerks und der Rampen und Höhenanschlüsse in die Planung ein. Von städtischer Seite stehen hier u.a. Aspekte, wie die Querbarkeit für Fußgänger / Radfahrende, die Gewährleistung von Aufenthaltsqualität oder die potentielle Reduzierung der Straßenflächen im Blickpunkt.

**7. Mit dem Bau des Tunnels und der geplanten Umdeklarierung der B 31 in eine Autobahn stellt sich die Frage, in welcher Trägerschaft die möglicherweise weiterhin oben laufende Straße fällt. Wie ist der diesbezügliche Planungsstand?**

Das RP als höhere Straßenbaubehörde hat noch nicht über die Frage der Abstufung der dann ehemaligen B-31 und eine entsprechende neue Eingruppierung entschieden. Die Stadt Freiburg als zukünftige Trägerin der Straßenbaulast für die an der Oberfläche verlaufende Straße wird jedoch vor einer Entscheidung gehört werden.

Es gibt drei theoretisch denkbare Straßengruppen, die in Frage kommen: Gemeindestraße, Kreisstraße und Landesstraße. Da Freiburg ein Stadtkreis ist, sind die Kategorien Kreis-/ und Gemeinstraße für die Stadt Freiburg praktisch gleich, denn hierbei handelt es sich um Straßen, die überwiegend Kreise bzw. Gemeinden untereinander verbinden oder dem Verkehr innerhalb des Kreises/ der Gemeinde dienen. Landesstraßen hingegen bilden untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb des Landes. Welche Kategorisierung das RP hier vornehmen wird, können wir noch nicht sagen. Am Ende wird die Stadt Freiburg aber immer Trägerin der Straßenbaulast sein, denn dies ist für alle Gemeinde- und Kreisstraßen sowie für die Ortsdurchfahrten der Landes- und auch der Bundesstraßen so vorgeschrieben. Grundsätzlich liegt damit die Zuständigkeit für alle mit Planung, Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben bei der Stadt.

**8. Wann werden die Ergebnisse des angekündigten Oberflächenverkehrsmodells (Verkehrsuntersuchung A 860 Freiburg, aka Verkehrsprognose Stadttunnel Freiburg) endlich veröffentlicht? Wie ist hier der aktuelle Bearbeitungsstand und ein verbindlicher Zeitplan?**

Die Veröffentlichung des Verkehrsgutachtens durch die AdB ist am 24.10.2022 erfolgt. Es ist geplant, dieses in einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorzustellen und zu erläutern.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Prof. Dr. Martin Haag  
Bürgermeister