

Die Grünen im Gemeinderat

- per E-Mail als pdf -

Dezernat V

Adresse: Fehrenbachallee 12
Gebäude A
D-79106 Freiburg i. Br.
Telefon: 0761 / 201 -
Telefax: 0761 / 201 - 4099
Internet: www.freiburg.de
E-Mail*: dez-V@stadt.freiburg.de

Ihr Zeichen/Schreiben vom

Unser Aktenzeichen

Ihnen schreibt

Freiburg, den
17.11.2023

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

Sehr geehrte Frau Stadträtin Schwer,
sehr geehrter Herr Stadtrat Sumbert,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 06.10.2023, das Herr Oberbürgermeister Horn zur
Beantwortung an mich weitergeleitet hat.

Bevor wir gerne Ihre Fragen beantworten, möchte ich Ihnen den Hinweis geben, dass
wir aktuell eine Informations-Drucksache für die Gemeinderatssitzung am 12.12.2023
(Drucksache G-23/208) auf den Weg bringen, die unter anderem im Mobilitätsaus-
schuss am 22.11.2023 vorberaten wird. Darin informieren wir über verschiedene The-
men und aktuelle Stände des Projektes, wie die Verkehrsführung im städtischen Stra-
ßennetz, den Zwischenstand in der städtebaulichen Untersuchung an der Oberfläche,
aber auch die Entscheidung zur Ablehnung einer Gegenverkehrsführung im Tunnel.
Da wir auf diesem Wege ausführlich informieren, erlauben wir uns, dass wir uns in
diesem Schreiben eher kurzfassen.

Zu Ihren Fragen:

- 1. Gibt es zum in der Antwort vom 04.11.2022 erwähnten Bauablauf- und Ver-
kehrsführungskonzept der Autobahn GmbH einen neuen Sachstand?
Welche Auswirkungen auf den Freiburger Westen sind zu erwarten?**

Die Autobahn GmbH arbeitet nach wie vor daran. Neben gemeinsamen Erörte-
rungen auf der Arbeitsebene ist das Thema auch Gegenstand des Austauschs
in Sitzungen der Arbeitsgruppen zum „Westportal“ und „Ganter-Knoten“. Wir

gehen momentan davon aus, dass die Autobahn GmbH ein erstes Gesamtkonzept im Laufe des kommenden Jahres vorlegt.

- 2. Am 05.05.2023 hat die Stadt per Pressemitteilung informiert, dass die Autobahn GmbH „gegen den Rückbau auf einen Fahrsteifen je Richtung keine Einwände erhebt“. Ist damit geklärt, dass Bund und Land definitiv den Rückbau ermöglichen?**

Ja, davon gehen wir verbindlich aus und das ist auch den Ausführungen der Autobahn GmbH in Zusammenhang mit der Entscheidung zur Gegenverkehrsverkefhrung im Tunnel zu entnehmen. Für weitergehende Erläuterungen dazu verweisen wir auf die oben erwähnte Informations-Drucksache, in welcher wir das Thema ausführlich behandeln.

- 3. Sowohl in der Antwort vom 04.11.2022 als auch in der Pressemitteilung vom 05.05.2023 finden sich Aussagen zu Unfällen und Tunnelsperrungen, aus denen sich weitere Fragen ergeben: Wie sieht das Rettungskonzept bei Unfällen im Tunnel aus, wie ist der Sachstand zu Umleitungen bei Tunnelsperrungen durch Unfälle oder Baumaßnahmen und welche oberirdischen Steuerungsmöglichkeiten zur Verhinderung von Schleichverkehren gibt es in diesem Fall?**

Die Aussagen zu Unfällen und Tunnelsperrungen hatten wir in Zusammenhang mit der damaligen Entscheidung der Autobahn GmbH getätigt, dass diese eine Gegenverkehrsverkefhrung in den Tunnelröhren ablehnt. Hierzu machen wir in der bereits erwähnten Drucksache weitere Ausführungen.

Das Rettungskonzept für das Tunnelbauwerk wird von der Autobahn GmbH derzeit erarbeitet. Es ist ein wichtiger Teil der Planungen und Konzepte, die die Autobahn GmbH im Zusammenhang mit der gesamtheitlichen Entwurfsfassung der Tunnelplanung erstellt, die Grundlage für das Planfeststellungsverfahren werden sollen. Wir gehen davon aus, dass die Autobahn GmbH das Rettungskonzept veröffentlicht, sobald dies möglich ist.

Zur Frage der oberirdischen Umleitung bei Tunnelsperrungen liegen uns noch keine Aussagen der Autobahn GmbH vor. Auch dieser Aspekt wird zwangsläufig Gegenstand der Genehmigungsantragsunterlagen sein. Sobald diese Informationen zu den Vorstellungen des Vorhabenträgers vorliegen können wir uns über eigene Steuerungsmöglichkeiten Gedanken machen. Wichtig ist in jedem Fall, dass keine Anforderungen an die Kapazität des oberirdischen Straßennetzes gestellt werden. Auch hierzu finden Sie weitere Ausführungen in der Drucksache.

Wir bitten in diesem Zusammenhang nochmals um Verständnis, dass fachliche Unterlagen in der Regel in (teilweise komplexen) Wirkzusammenhängen stehen. Das heißt, die Bauwerksplanung hat Einfluss auf einzelne Fachplanungen und umgekehrt, so dass Unterlagen regelmäßig und wechselseitig angepasst werden müssen. Wir gehen davon aus und wirken darauf hin, dass Konzepte und Untersuchungen, wenn sie im finalen Stand vorliegen, mit der Öffentlichkeit geteilt werden.

- 4. Der Stadttunnel samt oberirdischem Rückbau wird Einfluss auf die Verkehrsbeziehungen in den angrenzenden Quartieren haben. Mit welchen Be- und Entlastungen ist für den nahen Innenstadtbereich (Belfort-, Rempart-, Sedanstraße, etc.) zu rechnen? Mit welchen Maßnahmen können Ausweichverkehre vermieden werden?**

Der Stadttunnel wird auch auf den Parallelverbindungen der heutigen B 31 deutliche Abnahmen beim Kfz-Verkehr bewirken, weil sich Verkehre, die insbesondere zu Zeiten hoher Verkehrsdichte die B 31 umgehen und über Parallelrouten fahren, teilweise auf die Dreisamuferstraßen rückverlagern. Wenn im Zusammenhang mit den Umgestaltungsplanungen für die Dreisamuferstraßen mögliche Verkehrsverlagerungen geprüft werden, dann geschieht dies auf der Grundlage eines zunächst deutlich reduzierten Verkehrsaufkommens auf den benachbarten Straßen.

Inwieweit die verschiedenen möglichen Verkehrsführungen entlang der Dreisam auch Unterschiede in den Verkehrsbelastungen der Parallelachsen erwarten lassen, wird in der Verkehrsuntersuchung zu diesen Verkehrsführungsvarianten untersucht. Nach Entscheidung für eine Vorzugsvariante, können dann auch alle weiteren Themen diskutiert werden. Hierfür steht dann eine breite Palette von möglichen Maßnahmen zur Verfügung. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich auf jeden Fall Entlastungen in den Parallelstraßen ergeben werden.

- 5. Der oberirdische Rückbau verbunden mit einer „Stadt am Fluss“ hat Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr. Welche Verbesserungen sind hier angedacht, insbesondere auch mit Blick auf den stark frequentierten FR1 als wichtigste Ost-West-Verbindung für den Radverkehr?**

Zunächst einmal gehen wir davon aus, dass durch die starke Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an der Oberfläche entlang der Dreisam grundsätzlich ein großes Verbesserungspotenzial für den Fußverkehr und den Radverkehr gegeben sein wird. Dieses wollen wir nutzen und für beide Verkehrsarten deutlich bessere Bedingungen schaffen.

Der FR1 soll selbstverständlich erhalten und in seiner wichtigen Funktion gestärkt werden. Um ihn zu ergänzen und den fahrradbezogenen Ziel- und Quellverkehr in bzw. aus den angrenzenden Quartieren zu verbessern, können wir uns vorstellen, auf Höhe der Dreisam-begleitenden Straßen zusätzliche Radwege bzw. -streifen anzubieten. So ist dies auch in den Varianten der laufenden Untersuchung zur Verkehrsführung und in den Entwürfen der aktuell laufenden städtebaulichen Studie vorgesehen.

Durch das reduzierte Kfz-Verkehrsaufkommen wird es zudem möglich, die Querverbindungen in Süd-Nord-Richtung deutlich angenehmer und sicherer zu gestalten.

Auch für die Zu-Fuß-Gehenden sollen die bestehenden Wegeverbindungen erweitert und attraktiviert werden. In welcher Weise das geschieht, kann und sollte in Zusammenhang mit den städtebaulichen Szenarien gesehen und diskutiert werden. In jedem Fall ist es möglich, die Freiflächen entlang der Dreisam hier

stärker einzubinden, um den Flusslauf möglichst gut erreichbar und erlebbar zu machen.

Die laufende städtebauliche Studie enthält hierzu eine Reihe von Vorschlägen, die in der Arbeitsgruppe Oberflächenplanung der projektbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit bereits intensiv diskutiert wurden. Sie werden in der abschließenden Bearbeitungsphase der Konzeptstudie so für den Gemeinderat aufbereitet, dass daraus Vorgaben für den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb abgeleitet werden können, mit dem gemäß Beschlusslage des Gemeinderates das zu realisierende Gestaltungskonzept entschieden werden soll.

6. Wie ist der aktuelle Zeitplan für die bauliche Planung durch die Autobahn GmbH und zu den Planungen der Oberfläche durch die Stadt?

Was die Planung des Tunnelbauwerkes einschließlich der Portale anbelangt, so erstellt die Autobahn derzeit die Entwurfsplanung einschließlich aller notwendigen Fachplanungen und -gutachten. Wenn diese Entwurfsplanung fertig ist, wird sie dem BMDV zur fachlichen Prüfung vorgelegt und von diesem genehmigt. Auf dieser Basis erfolgen dann Genehmigungsplanung und Planfeststellung. Der Weg bis zur Genehmigung des Projektes sowie darüber hinaus ist also vorgezeichnet. Dennoch sind alle einzelnen Schritte relativ umfangreich und mit gewissen zeitlichen Unwägbarkeiten verbunden, so dass derzeit noch kein belastbarer Zeitplan vorgelegt werden kann. Ein direkter Einfluss der Stadt Freiburg hierauf besteht nicht.

Da sich die Neugestaltung der Oberfläche zwischen den beiden Tunnelportalen zeitlich an die Realisierung des Tunnels anschließt, wird bis zu deren Umsetzung noch einiges an Zeit vergehen. Wie mehrfach erwähnt befindet sich aktuell eine städtebauliche Studie in Bearbeitung, mit der erste und grundsätzliche Lösungen für den Bereich entwickelt werden. Die in der Untersuchung entwickelten Szenarien sollen zum einen Grundlage für Diskussion und Meinungsbildung in Gremien und Öffentlichkeit sein. Sie dienen aber auch dem fachlichen Erkenntnisgewinn. Zwischenergebnisse der Studie werden wie bereits erwähnt im Dezember im Gemeinderat vorgestellt, die Fertigstellung ist für Mitte 2024 zu erwarten.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Martin Haag
Bürgermeister

Anlage