



KEINE AUTOBAHN DURCH FREIBURG



Initiative Statt-Tunnel

Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung A860 Freiburg vom Oktober 2022

Die Verkehrsprognose 2040 zeigt: Die Verkehrswende in Freiburg kann nicht mit dem Tunnel, sondern nur ohne ihn erreicht werden

Stand 16.11.2022

Kurzfassung

Die Verkehrsuntersuchung zeigt auf, dass enorme Investitionen in einen Stadttunnel nur einer recht kleinen Zahl von Menschen zu Gute kämen, andere (z.B. querende Straßen) jedoch zusätzlich belastet würden. Es betrachtet weder die durch einen Stadttunnel zusätzlich erzeugten (sogenannten „induzierten“) Verkehre ausreichend, noch Zusatzbelastungen westlich und östlich des Tunnels.

Wir fordern, die veralteten Planungen für ein altmodisches Vorhaben – für welches ohnehin auf viele Jahre kein Bundesgeld zur Verfügung stehen wird - zu beenden und die frei werdenden Planungs-Kapazitäten insbesondere in Freiburg für eine wirkliche Verkehrswende in Freiburg und Region einzusetzen.

1. Das Autoverkehrsproblem in Freiburg ist hausgemacht - ein Stadttunnel wird daran nichts ändern.

Nach der Verkehrsuntersuchung (VU) haben über 80% aller betrachteten PKW-Fahrten ihre Quelle bzw. ihr Ziel in Freiburg. Das bestätigt die Vorläuferuntersuchungen und zeigt, dass sich der Anteil sogar eher noch erhöht hat¹. Hier muss Freiburg handeln.

Die dringend notwendige Mobilitätswende muß u.a. zu deutlich weniger Autoverkehr führen. Klimaschutz ist ein besonders wichtiger Grund dafür. Klimaschutz ist im Grundgesetz verankert², im Klimaschutzgesetz niedergelegt, wurde durch des Verfassungsgerichtsurteil 2021 unterstrichen und aktuell vom Expert:innenrat der Bundesregierung erneut nachdrücklich eingefordert.

Eine Mobilitätswende ist mehr als eine Antriebswende. Wesentliche Probleme wie Ressourcenverbrauch (z.B. beim Bau von Autos) oder Feinstaub durch Reifenabrieb würden auch bei einer Antriebswende, also einer Umstellung auf Elektro-PKWs, bleiben.

¹ Verkehrsuntersuchung, Seite 13

² Grundgesetz, Art. 20a

- Eine Verkehrswende kann in Freiburg also nur gelingen, wenn ausreichende Maßnahmen ergriffen werden, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Freiburg, und damit den Quell- und Zielverkehr (also den hausgemachten MIV) stark zu reduzieren. Für hausgemachte Probleme ist Freiburg nicht nur mitverantwortlich, die Stadt hat auch viele Möglichkeiten zum Handeln. Insofern liefert auch die VU gute Gründe, den Klimamobilitätsplan deutlich nach zu schärfen.

2. Dass der Stadttunnel Kfz-Verkehr, insbesondere Durchgangsverkehr, unter die Erde verlegt ist eine Binsenwahrheit.

Für die Erkenntnis, dass vor allem der Durchgangsverkehr im Stadttunnel fließen wird, hätten wir keine Verkehrsuntersuchung gebraucht. Für die Aussage der VU allerdings, dass auch ein Großteil des hausgemachten Verkehrs durch den Stadttunnel fließen wird, bleibt die VU einen Beleg oder zumindest eine Erläuterung schuldig. Welche Annahmen werden zugrunde gelegt und wie hat das Modell dies im Detail berechnet?

- Wir befürchten, dass ein deutlich höherer Verkehrs-Anteil oberirdisch verbleiben wird.

3. Was, wozu und wohin wird in den durch Freiburg fahrenden LKWs eigentlich transportiert?

Der Anteil des Schwerverkehrs (SV = LKW, Lastzüge, Sonderfahrzeuge, Busse) am Gesamtverkehr auf der B31 beträgt laut Gutachten zwischen 9 und 13 %. Der SV weist mit 33% im Westen und 52% im Osten einen deutlich höheren Anteil von Durchgangsverkehr auf, als bei den PKW. Das bestätigt ältere Untersuchungen und war ebenfalls erwartbar. Die deutliche Zunahme der Kleintransporter wurde nicht zum Gegenstand der VU gemacht.

Woher der SV genau kommt, wohin er will und was er transportiert, dazu macht die Verkehrsuntersuchung keine Aussage. Ob das, was die heutigen LKWs transportieren, im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaft langfristig verantwortet werden kann, ist naturgemäß nicht Auftrag einer VU. Trotzdem, für das detaillierte Verstehen dieses so belastenden Verkehrs und für die Suche nach Alternativen für viele dieser Transporte sind qualitative Verkehrsuntersuchungen notwendig. Diese fehlen ebenso, wie eine Auswertung von Mautdaten.

- Die Belastungszahlen des Gutachtens liefern ausreichende Belege für ein rasches LKW-Transitverbot durch Freiburg. Nur dieses entlastet die Bürger*innen vor 2040.

4. Nichts trägt die VU zu der wesentlichen Frage bei, wie die Mobilität in Freiburg weg von einer am Kfz-bedarfsorientierten Planung zu einer zielorientierten Planung geändert werden kann.

Bislang wurden Straßeninfrastruktur im Wesentlichen am Ziel eines flüssigen Verkehrs (am voraus-sichtlichen „Bedarf“) ausgerichtet.

- Für die „Ist-Zahlen“ arbeitet die Verkehrsuntersuchung mit Zahlen von 2019, vor Corona, vor dem Bundesverfassungsgerichtsurteil zum Klimaschutz, vor der „Zeitenwende“.
- Für ihre Prognosen nutzt die VU Methoden, bei denen (leichte) Zeitvorteile für Fahrende der wesentliche Maßstab, Wirtschaftsprognosen der Zielhorizont und Hochrechnung aus der Vergangenheit das Vorgehen charakterisieren: ein veraltetes und auch anerkanntermaßen auf Bundesebene zu reformierendes Herangehen. Moderne politische Ziele werden in diese Methoden nicht einbezogen.

Die VU macht naturgemäß keinerlei Aussagen dazu, ob die Maßnahme Stadttunnel irgendeinen relevanten Beitrag dazu leisten kann, die Klimaschutzziele im Bereich der Mobilität oder andere Ziele einer Mobilitätswende in Freiburg zu erreichen. Wir sagen, ein Stadttunnel stünde den Klimazielen entgegen. Auch von den Befürworter:innen wird der Stadttunnel als „kein Klimaschutzprojekt“ qualifiziert .

- Eine Stadtautobahn durch Freiburg wirkt klimaschädigend, denn Verkehr wird erleichtert und zunehmen. Die Lebenszyklus-Emissionen des Tunnels beinhalten auch: Bau, Betrieb, Nutzung, Flächeninanspruchnahme, spätere Sanierungen und ggf. dem Ab- und Rückbau von Straßen. Andere potentielle Umweltschäden wie Lärm, Feinstaub, Wirkungen auf (Grund-)Wasser u. ä. kommen hinzu.

5. Ein Dreisam-Boulevard steht in den Sternen

Eine der Voraussetzungen für die Beruhigung des Dreisamufers in der Stadtmitte ist die Begrenzung auf eine oberirdische Fahrspur in jede Richtung. Die VU ordnet diesem Modell eine leicht erhöhte Tunnelnutzung zu, warnt aber gleichzeitig vor Staus an Tunnelleingängen und kreuzenden Straßen. Als Lösung werden zusätzliche Abbiegespuren in beide Richtungen vorgeschlagen. Der Charakter dieser Straßen würde dann einer Durchgangsstraße gleichen, ein Dreisam-Boulevard stünde in Frage. Das Gutachten geht im sogenannten *Regelfall 1* (gewissermaßen der Normfall) von zwei Fahrspuren auf beiden Seiten der Dreisam aus. Im *Regelfall 2* sind es jeweils eine Fahrspur pro Dreisamseite.

- Unklar bleibt im Gutachten, auf welchen Dreisamseiten welche Fahrspuren verlaufen würden. Auf Basis der getroffenen Annahmen und Darstellungen ist ein Dreisam-Boulevard so nicht realisierbar.

„Wir sagen“

Für uns bestätigen die Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung, dass ein neuer Stadttunnel in Freiburg nicht legitimierbar ist.

- Während die Stadt Freiburg als wichtigstes Argument für einen Stadttunnel die Entlastung der Innenstadt, städtebaulichen Chancen und die Vision eines Dreisam-Boulevards benennt, konzentriert sich das Gutachten auftragsgemäß auf die Darstellung von Verkehrsströmen, deren Flüssigkeit und eine möglichst ungehinderte Verbindung zwischen der A5 und dem Schwarzwald. Es belegt damit, dass der Stadttunnel ein Baustein einer quasi Schwarzwald-Autobahn darstellt.
- Entgegen der Forderung des Bundesverkehrswegeplans, dass die Teilvorhaben einer neuen Autobahn Freiburg-Hinterzarten gemeinsam betrachtet werden müssen, wird in diesem Gutachten Freiburg isoliert betrachtet. Verkehrsverstärkende Wirkungen auf Gebiete westlich und östlich des geplanten Tunnels und damit die Interessen sehr vieler Menschen werden nicht erwähnt.
- Mit diesem Gutachten haben wir keine Verkehrsuntersuchung, die eine Basis für die verkehrliche Verbesserung in ganz Freiburg sein könnte.
- Die Betrachtung von Belastung bezieht sich nur auf die Fahrenden (Verlust in Sekunden oder Minuten durch die Flüssigkeit des Verkehrs). „Qualität“ z.B. von Knotenpunkten wird entsprechend der gültigen Normen nur nach Zeit („Verlust“) von Fahrenden betrachtet, nicht nach der Qualität aller Verkehrsträger und -teilnehmer*innen.

- Wir sagen: Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Freiburg, zur Entlastung von Anwohner:innen, für die verbesserte Sicherheit von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, zur Stauvermeidung und der Erleichterung des örtlichen und regionalen Gewerbeverkehrs benötigen wir nicht einen Stadttunnel, sondern ein umfassendes, den Autoverkehr reduzierendes Verkehrskonzept.

*Stadtentwicklung und Verkehrsentslastung muss allen Freiburger*innen zu Gute kommen*

- Das Gutachten zeigt auch, daß viele Straßen in Freiburg stark verkehrsbelastet sind. Besonders auffällig: auch für die Schwarzwaldstraße wurde mit 19.700 Fahrzeugen/24h eine ungewöhnlich hohe Verkehrsbelastung gemessen – die Straße, die durch den vorhandenen Tunnel entlastet werden sollte.
- Manche der die B31 querenden Straßen könnten durch die Konzentration der Ein- und Ausfahrten zum Tunnel leicht entlastet werden (z.B. Günterstalstraße um 14%), andere werden dies als deutliche Belastung spüren (z.B. Heinrich-von-Stefan-Straße mit Zuwachs von 21%).
- Wir sagen: Anwohner:innen und diejenigen, die Freiburger Stadtstraßen per Fuß, Rad oder Rollstuhl nutzen, verdienen alle eine Entlastung. Es darf nicht sein, dass so gewaltige finanzielle, personelle, planerische und politische Ressourcen auf 1,7 km Tunnel konzentriert werden!

Die B31 als Durchgangsstraße

- Die Erhöhung der Flüssigkeit des überregionalen Durchgangsverkehrs kann verkehrspolitisch nicht im Interesse von Freiburg liegen. Wenn ein Stadttunnel den Verkehr schneller und einfacher macht, wird dieser zunehmen. Eine Zunahme belastet in besonderer Weise die Bewohner*innen westlich und östlich der Innenstadt-Durchfahrt.
- Wir sagen: eine gewisse Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt entlang der Dreisam darf nicht zu Lasten der vielen Anwohner:innen in Haslach, Stühlinger, Littenweiler, Kirchzarten und Falkensteig gehen.
- Auch ein „Chillen an der Dreisam“ nutzt diesen – gerade im Westen oft sozial benachteiligten Menschen – nicht, wenn sie unter Lärm und Abgasen leiden.

Der LKW-Verkehr muss sofort reduziert werden

- Erschreckend für uns alle sind die bisher und laut Gutachten weiter ansteigenden Zahlen des Durchgangsverkehrs von Schwerlastverkehr, für Menschen an der Trasse besonders belastend.
- In keiner Weise untersucht das Gutachten, woher dieser „SV“ kommt, wohin er will und was transportiert wird. All dies wäre notwendig, um Alternativen zu suchen.

Wir sagen: die relevanten Steigerungsdaten resultieren nicht primär aus dem örtlichen oder regionalen Gewerbeverkehr (und wenn, dann müssen regionale Alternativen gesucht werden), sondern aus dem überregionalen Ost-West-Transit. Ein Grund, warum es attraktiv ist durch Freiburg zu fahren: Die LKW-Maut in der Schweiz ist sechsmal höher als in Deutschland. Dort wird mit den Einnahmen dann auch der Schienenverkehr finanziert.

Wir sagen: Auch für den Schwerlastverkehr gilt, dass ein Tunnel nur auf einer kurzen Strecke entlastend wirken würde, sein prognostiziertes Anwachsen aber Menschen westlich und östlich weiter treffen. Daher darf der Ost-West-Transit über den Schwarzwald, durch das Höllental und durch Freiburg nicht attraktiver werden. Auch die geplanten Vorhaben westlich

(B31 neu) und östlich (z.B. die völlig unnötige 2. Gauchachtalbrücke, der zweite LKW-Rastplatz bei Rötenbach) führen zu Mehrverkehr.

- Wir sagen: ein sofortiges LKW-Transitverbot entlastet jetzt alle, und nicht erst in 20 Jahren wenige.

Dreisam-Boulevard?

- Wenn überhaupt, könnte ein Dreisam-Boulevard nur realisiert werden, wenn auf einer Dreisamseite (wohl der südlichen) beide Fahrtrichtungen einspurig konzentriert würden und das nördliche Ufer damit verkehrsberuhigt würde.
- Laut Gutachten ginge diese Einspurigkeit nur bei durch Beibehaltung mehrstreifiger Abbiegespuren. Wo ist dafür Platz?
- Wer entscheidet wann, in welchem Ausmaß ein oberirdischer Rückbau erfolgen darf, auch angesichts möglicher Tunnelsperrungen?
- Wir sagen: Der Traum eines Dreisam-Boulevards ist nachvollziehbar, aber nicht sehr realistisch. Er ist teuer, kommt nur wenigen zu Gute und fordert einen hohen Preis an anderen Orten.

Alte Zahlen, alte Methoden

- Der Verkehrsuntersuchung liegen Messungen an nur wenigen Tagen und zu wenigen Stunden im Jahr 2019 an ausgewählten Knotenpunkten und eine Kennzeichenverfolgen zugrunde.
- Die nun veröffentlichte Verkehrsprognose als Teil des Gutachtens gilt nur für den Bereich des Tunnels. Bis 2030 werden dafür Wachstumsraten für PKW von 5,3% und für LKW von 6,3% angenommen. Sie sind direkt aus dem bundesweiten Verkehrswegeplan entnommen und basieren auf Annahmen zum Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum von vor 2015. Die Methode des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) werden seit langem als völlig veraltet kritisiert und müssen laut Koalitionsvertrag überarbeitet werden.
- Faktisch soll also nun ein Tunnelvorhaben mit Fertigstellung frühestens 2040 mit Verkehrszahlen von 2019 und veralteten Hochrechnungsmethoden begründet werden. Diese sogenannten „Bedarfsplanung“ steht im Widerspruch zu der längst geforderten zielorientierten Verkehrsplanung, die aktuelle politische Ziel (insbesondere Klimaschutz) und Anforderungen der Mobilitätswende einbezieht.

Kontakt: Initiative Statt-Tunnel, info@statttunnel.de, www.statttunnel.de