



Protokoll

ARBEITSGRUPPENSITZUNG ZUR OBERFLÄCHENPLANUNG IM RAHMEN DES PROJEKTS STADTTUNNEL FREIBURG

19. September 2024 | Rathaus im Stühlinger

Inhalt

Hintergrund	3
Begrüßung und Einstieg	4
Einführung durch das Moderationsteam	4
Begrüßung	6
Input zur Konzeptstudie	7
Rückblick auf die Phase 2 (Bereich Mitte zwischen Kronen- und Greiffeneggbrücke)	8
Phase 3: Bereich West (zwischen Schnewlin- und Kronenbrücke)	8
Phase 3: Bereich Ost (zwischen Schwabentorbrücke und Maria-Hilf-Kirche).....	8
Direkte Rückmeldungen und Fragen der Teilnehmenden zum Input.....	9
Kleingruppenarbeit.....	9
Kleingruppe zum Bereich Ost	9
Kleingruppe zum Bereich West	12
Kontakt	15
Anhang	16

Hintergrund

Freiburg und die Region Südschwarzwald sind in den letzten Jahren stets beliebter geworden und gewachsen. Die B31 als wichtige Verkehrsachse verläuft in West-Ost-Richtung durch das Stadtgebiet, erschließt damit die Region und bindet diese an die Autobahnen A5 und A81 an. Durch die zunehmende Verkehrsbelastung der B31 leiden vor allem die direkten Anliegerinnen und Anlieger erheblich unter der Menge des Verkehrs und dem damit einhergehenden Lärm, den Abgasen und den Sicherheitsrisiken. Insbesondere entlang des engen Abschnitts auf Höhe der Innenstadt spitzt sich das Problem zu. Dort ist die Wohn- und Lebensqualität stark beeinträchtigt.

Parallel ist die Verkehrs- und Mobilitätswende eines der zentralen Anliegen der Stadt Freiburg, um die Klimaschutzziele zu erreichen und den Stadtraum insgesamt menschenfreundlicher zu gestalten. Auch wenn in Zukunft mehr und mehr Fahrzeugantriebe auf erneuerbare Energien umgestellt werden, ist den Prognosen nach mit einer anhaltend hohen Mobilität und somit auch mit einem weiterhin hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Mit dem Stadttunnel wird zukünftig ein großer Teil des Verkehrs in diesem Bereich unter die Erde verlagert. Auf diese Weise können bisher durch den Autoverkehr belegte Flächen neu organisiert und attraktiver gestaltet werden. In welchem Maß künftig mehr Grünflächen, schönere Aufenthaltsbereiche, komfortablere Fuß- und Radwege entstehen oder auch vielfältige kulturelle, künstlerische oder gastronomische Möglichkeiten und Freizeitbereiche möglich werden, wird die städtebauliche Planung erweisen.

Dieser städtebauliche Mehrwert, in erster Linie in Form von mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in einem bisher vom Straßenverkehr dominierten, sodann neu gestalteten Stadtraum, stellt das entscheidende politische Argument für die gesamte Tunnelplanung dar. Parallel zur Tunnelplanung der Autobahn GmbH entwickelt die Stadt Freiburg Gestaltungsoptionen für die zentralen Stadträume an der Oberfläche, die nach dem Bau des Stadttunnels möglich sind. Im Zuge dieses Projektes ist der Stadt Freiburg eine adäquate Beteiligung der Bürgerschaft wichtig. Zuvor hatten drei Arbeitsgruppensitzungen zum Thema „Oberfläche“ stattgefunden.

Begrüßung und Einstieg

Am Donnerstag, 19. September 2024 fand von 18.30 bis 21.30 Uhr die vierte Arbeitsgruppensitzung zur Oberflächenplanung im Rahmen des Projekts Stadttunnel Freiburg im Rathaus im Stühlinger in Freiburg statt. Insgesamt waren 34 von 55 eingeladenen Bürgerinnen und Bürgern anwesend. Zur Sitzung waren neben den Teilnehmenden früherer Sitzungen der Arbeitsgruppe Oberflächenplanung auch Teilnehmende der Arbeitsgruppen „Westportal“ und „Ganter-Knoten“ eingeladen. Grund dafür war, dass in der AG-Sitzung nicht auf den zentralen Bereich an der Dreisam, sondern schwerpunktmäßig auf die Gebiete rings um die künftigen Tunnelportale geblickt wurde, das heißt rund um die Kronenbrücke im Westen und den sogenannten Ganter-Knoten im Osten.

Einführung durch das Moderationsteam

Zu Beginn der Sitzung begrüßten Maximilian Stamm und Katharina Riedel vom Beteiligungsbüro translake die Teilnehmenden. Um die Teilnehmenden etwas besser kennenzulernen, wurde ein kurzes Stimmungsbild erhoben. Die Ergebnisse sind im Folgenden dargestellt:



Bei welchem Termin waren Sie zuletzt dabei?

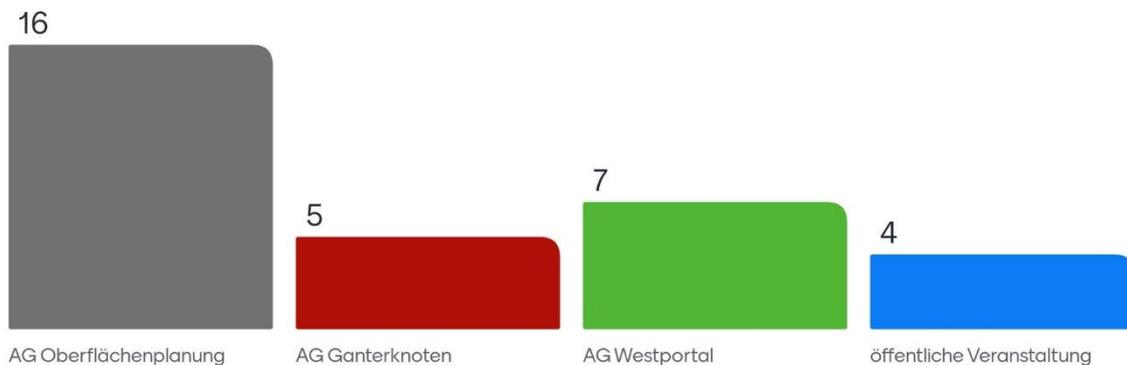


Abbildung 1: Abfrage: Bei welchem Termin waren Sie zuletzt dabei?

Bei der Frage, wer bei welchem Termin zuletzt dabei war, wurde am häufigsten die AG-Sitzung Oberflächenplanung genannt. Einige Teilnehmende gaben als letzten Termin die AG-Sitzung Westportal oder auch die Sitzung der AG Ganterknoten an. Vier Personen haben zuletzt an einer öffentlichen Veranstaltung zum Thema teilgenommen.

Zudem wurden die Teilnehmenden gefragt, was ihnen bei der Oberflächengestaltung des Stadttunnels Freiburg besonders wichtig ist. Deutlich wurde, dass die Teilnehmenden insbesondere großen Wert auf viel Grün und Freiräume/Freizeitfläche legen. Zugleich wurde die Hoffnung geäußert, dass der Verkehr an der Oberfläche an beiden Seiten der Dreisam reduziert wird und die Dreisam mehr in den Fokus rückt. Die vollständigen Rückmeldungen zur Fragestellung sind auf der folgenden Seite abgebildet.

Was ist Ihnen bei der Oberflächengestaltung des Stadttunnels Freiburg besonders wichtig?

Dass der Autoverkehr über dem Tunnel möglichst stark reduziert/eingeschränkt wird	Durchgängiger ampelfreier Schnellradweg von Ost nach West in mind. 4,5 m Breite.	Weniger Fahrzeuge an der Oberfläche. Eine Verbindung von Nord und Süd. Eine konsequente Planung von Ost nach West. Ein Vollanschluss am Ganterknoten und ein Klimakonzept.	Große Freizeitlandschaft mit viel grün und wenig (am besten keine) Geschäfte zum "shoppen". Am besten mit Spielplatz o.ä.
Dreisamboulevard verkehrsfrei Stadt am Fluss	Verkehrsberuhigung	Dreisamboulevard, Öffnung der Innenstadt zur Dreisam.	Freizeitfläche
Lebensfreundliche Erschließung der Dreisam	Weniger Verkehr, mehr natürlicher Raum an der Oberfläche, der von allen Menschen genutzt werden kann	Lärmentlastung	Freiräume, möglichst wenig Verkehr, sichere Wege
Viel Begrünung bzw gutes Hitzeschutzkonzept	Großer Grünbereich	Oberfläche rund um den "Ganterknoten"	Querung Fabrikstr.-Nägeleseestr.
Grünflächen, Gehwege, breitere Fahrradwege, Spielplätze, weniger Verkehr an beiden Seiten	Erhaltung Dreikönigshaus	Mehr Grünflächen, freie Flächen, Erhaltung und Erweiterung von Spielwiesen, Spielplätzen, Faulerbad, Kunstwiese, Dreisamwiesen, Verkehrsberuhigung, Lärmreduzierung	Verkehrsberuhigung.
Tunnel ohne Ganterknoten, jeglicher Autoverkehr Ost-West muss durch den Tunnel	Viele Bäume	Vorfahrt für Radfahrende.	Anwohner mitnehmen in der Planung
Verkehrsberuhigung, weniger Verkehr, indges.	Umweltverträglichkeit und Faulerpark schützen	Anschluss der bestehenden Fahrradstraße Schützenhilfe an die Innenstadt	Überdeckung und Begrünung Überdeckung der Rampen und Tunnelausgänge sowie Eingänge
Nordsued Durchlässigkeit Was wird der NEUE GEMEINDERAT zum Projekt sagen, was sind die Vermutungen Verkehrsverringerng über das aktuell geplante hinaus, was ist da denkbar	Gibt es mehr Grün und Freiflächen?		

Abbildung 2: Abfrage: Was ist Ihnen bei der Oberflächengestaltung des Stadttunnels Freiburg besonders wichtig?

Am Anfang der Sitzung stellte das Moderationsteam den Teilnehmenden zudem vor, wer bei der Sitzung vom Planungsteam ansprechbar ist:

- Fachbüros:
 - Sonja Hlawna, Landschaftsarchitektur- & Stadtplanungsbüro Latz + Partner, Kranzberg (Bayern)
 - Gordan Dubokovic, Architekturbüro Schneider + Schumacher, Frankfurt
- Stadtverwaltung Freiburg:
 - Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung:
 - Jochen Tuschter, Projektsteuerung
 - Julia Ketterer, Projektsteuerung
 - Annalena Ehrenfeld, Kompetenzzentrum Bürgerbeteiligung
 - Garten- und Tiefbauamt:
 - Hendrik Schmitt-Nagel, Abteilung Verkehrsplanung
 - Matthias Pliefke, Abteilung Verkehrsprojekte
 - Stadtplanungsamt:
 - Barbara de Haen, Abteilung Grünordnung und Stadtgestaltung

Auch wurde ein Überblick über die Inhalte der Sitzung gegeben. Die Agenda des Abends gestaltete sich wie folgt:

- Input durch das Planungsteam:
 - Begrüßung und Einführung
 - Kurzbericht zu den Ergebnissen der letzten Phase der Konzeptstudie (zentraler Abschnitt entlang der Innenstadt)
 - Vorstellung der Planungsideen für die „neuen“ Planungsbereiche im Westen und Osten
- Kurze Pause
- Austausch und Diskussion zu den Gedanken des Planungsteams in zwei Kleingruppen (aufgeteilt in Westen – „Westportal“ und Osten – „Ganterknoten“)
- Ausblick und Abschluss im Plenum

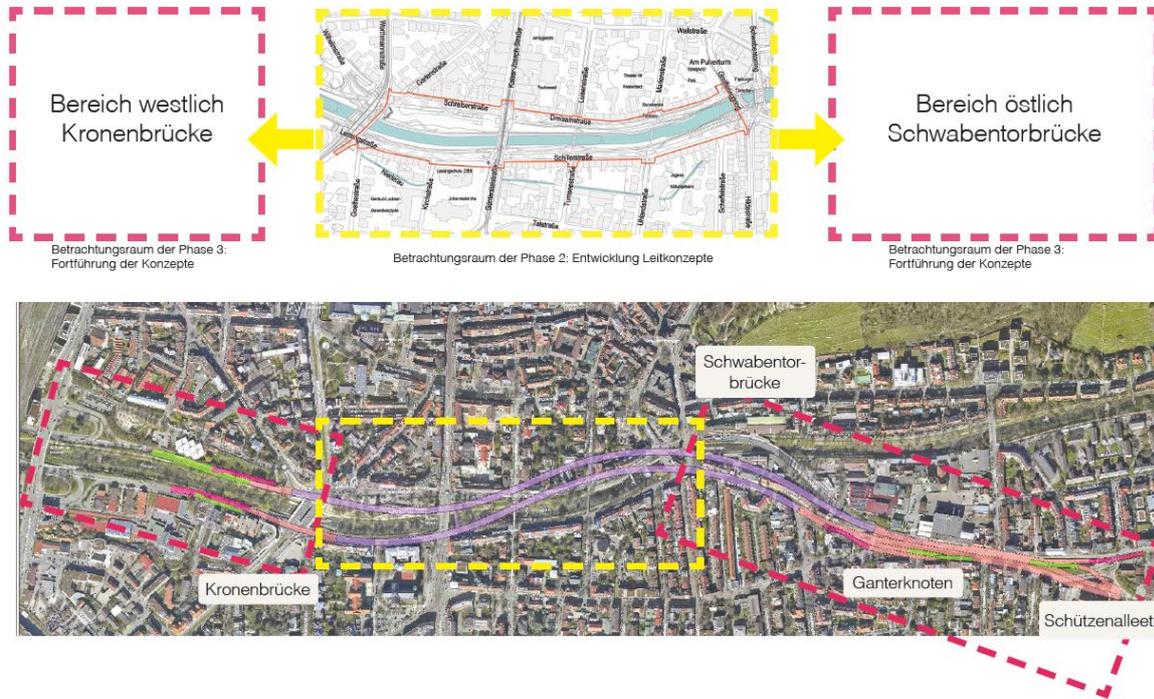
Begrüßung

Nach der Einführung übernahm Jochen Tuschter von der Stadt Freiburg das Wort. Er dankte den Teilnehmenden für ihr Interesse und freute sich auf den Austausch. Jochen Tuschter stellte nochmals kurz das städtebauliche Projekt mit dem 2 km langen geplanten Tunnel vor. Auch ging er nochmals darauf ein, dass die Stadt Freiburg für die Oberflächenplanung zuständig ist – die Planung des Tunnels liegt in der Verantwortung der Autobahn GmbH. Dabei stellte er heraus, dass die Bearbeitung direkt durch die Außenstelle in Freiburg erfolgt und damit neben der Fachkompetenz auch mit entsprechender Ortskenntnis betrieben wird.

Weiterhin unterstrich Jochen Tuschter, dass die Planenden und die Stadt bereits aus den vergangenen Beteiligungsveranstaltungen einige Erkenntnisse sammeln und diese sogleich in die neue Bearbeitungsphase einfließen lassen konnten. Zwar stellen die Entwürfe im Rahmen der freiraumplanerisch-städtebaulichen Studie (noch) keine konkrete Planungsabsicht der Stadt Freiburg dar, aber sie zeigen attraktive Entwicklungsperspektiven auf, die auch aus der Sicht der Verwaltung erstrebenswert und durchaus umsetzbar seien.

Input zur Konzeptstudie

Sonja Hlawna vom Landschaftsarchitektur- & Stadtplanungsbüro Latz + Partner gab den Teilnehmenden einen Überblick über die Konzeptstudie. Im Folgenden ist der Input in drei Abschnitten (Rückblick zum Bereich Mitte, Bereich im Westen und Bereich im Osten) zusammengefasst.



Zudem wurden bereits während des Inputs einige Fragen und Hinweise der Teilnehmenden aufgenommen. Die Zusammenfassung hierzu ist im nächsten Kapitel zu nachzulesen.



Abbildung 3: Teilnehmende verfolgen den Vortrag von Sonja Hlawna.

Rückblick auf die Phase 2 (Bereich Mitte zwischen Kronen- und Greiffeneggbrücke)

Zunächst ging Sonja Hlawna auf die Ergebnisse der vorangegangenen Phase 2 der Konzeptstudie zum Bereich Mitte, dem zentralen Abschnitt entlang der Innenstadt, ein. Aufgegriffen wurde hierbei, dass vielen Teilnehmenden in der bisherigen Beteiligung wichtig war, dass der Dreisamboulevard möglichst ohne Verkehr gestaltet ist, mehr Grün in der Stadt geplant und die Dreisam in den Fokus gerückt wird. Wert gelegt haben die Teilnehmenden zudem auf mehr Möglichkeiten für Spiel, Erholung und Bewegung.

Phase 3: Bereich West (zwischen Schnewlin- und Kronenbrücke)

Der planerische Vorschlag für den Bereich entlang der Faulerstraße zwischen dem Sedanquartier und der zukünftigen A860 besteht aus einer deutlichen Aufwertung des Wohnumfeldes durch mehr und attraktivere Grün-, Spiel-, Bewegungs- und Erholungsflächen. Den „Auftakt“ an der Kronenbrücke stellt eine öffentliche Platzfläche mit Café dar. Nach Westen reihen sich sodann entlang einer neu gestalteten „Faulerpromenade“ verschiedenste Flächen und Einrichtungen aneinander, die in der Summe ein sehr breit gestreutes Angebot zum Verweilen, zum Spielen, aber vor allem auch zur körperlichen Betätigung für alle Altersgruppen ergeben. Die bisherige Nutzung in diesem Bereich soll damit aufgegriffen und weiter ausgebaut werden. Das Faulerbad bleibt erhalten, wenn auch seine Außenfläche zugunsten einer Nutzung durch die allgemeine Öffentlichkeit reduziert werden soll. Als besonderen „Clou“ schlägt Latz + Partner vor, die Überdeckung der Tunnelrampe zu nutzen und hier eine Skating-Anlage sowie eine Boulder-Wand zu errichten.

Auf der Südseite der Dreisam besteht aufgrund der beengten Situation ein deutlich geringerer Spielraum für planerische Ideen. Der Vorschlag besteht hier in erster Linie aus der sinnvollen Verbreiterung des bestehenden Radschnellweges FR1 sowie einer punktuellen Ergänzung des Baumbestandes.

Phase 3: Bereich Ost (zwischen Schwabentorbrücke und Maria-Hilf-Kirche)

Der Gestaltungsspielraum in diesem Bereich ist durch vergleichsweise enge Straßenräume in der Schwarzwaldstraße und im Bereich Ganter-Brauerei / Maria-Hilf-Kirche eingeschränkt. Dennoch besteht das Ziel darin, den öffentlichen Raum stärker zu durchgrünen und insgesamt deutlich aufzuwerten. Dies geschieht, wo immer es möglich ist, durch zusätzliche Bäume im Stadtraum. Ergänzend wird in beengten Räumen das Element einer vertikalen Begrünung durch Rankgerüste vorgeschlagen, wodurch auch „grüne Haltestellen“ gestaltet werden können. Dort, wo der Raum zur Verfügung steht, werden platzartige Gestaltungen mit unterschiedlichen Motiven vorgeschlagen.

Rund um die Leo-Wohleb-Brücke ergeben sich infolge der Reduzierung der Flächen für den Straßenverkehr neue Möglichkeiten zur (Stadt-)Gestaltung. Der Bereich zwischen der bestehenden Tankstelle an der Leo-Wohleb-Straße und dem Dreisamuferweg soll nach den Ideen der Planenden geöffnet und die Grünflächenversorgung des Stadtteils damit verbessert werden. Auf der Brücke selbst sind die linearen Pergolen, unter denen entlang flaniert werden kann, ein „Hingucker“ – die Brücke wird hier quasi zu einem Aussichtsbalkon. Durch eine neue Treppenanlage zum tiefer gelegenen Uferbereich wird darüber hinaus ein „neues Dreisamufer“ erschlossen und in Szene gesetzt. Es ergeben sich auf diese Weise neue Qualitäten und die Dreisam wird stärker wahrnehmbar und erlebbar.

Direkte Rückmeldungen und Fragen der Teilnehmenden zum Input

Von den Teilnehmenden wurden während des Inputs grundsätzliche Fragen und Anmerkungen über ein Online-Tool gesammelt. Zudem äußerten sich einige Teilnehmende auch mündlich. Im Anhang finden Sie die Zusammenfassung der Themen der Teilnehmenden inkl. Rückmeldungen des Planungsteams.

Kleingruppenarbeit

Nach dem Input des Planungsteams lud das Moderationsteam die Teilnehmenden ein, sich entweder zum Ost-Bereich oder zum West-Bereich in einer Kleingruppe einzubringen. In den Kleingruppen wurde auf weitere Details zu den jeweiligen Bereichen eingegangen und Rückmeldungen der Teilnehmenden eingeholt. Hierfür wurde gemeinsam in jeder Gruppe ein Plakat mit Hinweisen beschrieben. Die Hinweise sind im Folgenden zur besseren Lesbarkeit wörtlich abgetippt. Zudem finden Sie auf den folgenden Seiten die Zusammenfassung der mündlichen Beiträge in den Kleingruppen.

Kleingruppe zum Bereich Ost



Abbildung 4: Arbeit in Kleingruppen – Teilnehmende bringen Ideen und Hinweise ein.

Ansprechpersonen: Gordan Dubokovic (Schneider + Schumacher), Stadt Freiburg: Barbara de Haen, Matthias Pliefke, Moderation: Katharina Riedel

Zusammenfassung: In der Kleingruppe zum Bereich im Osten ging es viel um das Ganter-Areal und die Verbindungen zwischen den Stadtteilen Oberau und Oberwiehre (z. B. mit dem Fahrrad). Auch wurden Möglichkeiten angesprochen, wie mehr Platz geschaffen werden könnte (z. B. durch Einbahnregelungen für die Straßenbahn). Hier wurden jedoch auch die möglichen negativen Auswirkungen (z. B. geringere Taktung) gesehen. Auch die Thematik um Parkplätze löste innerhalb der Gruppe Diskussionen aus. So waren die Teilnehmenden unterschiedlicher Meinung, ob (mehr) Parkplätze eingeplant werden sollten oder ob der Fokus stärker auf den Radverkehr gelegt werden

soll. Dies machte einmal mehr die Herausforderungen der Planung, verschiedene Interessen zu vereinen, deutlich. Das Planungsteam wurde zudem aufmerksam gemacht, dass der Platz vor der Maria-Hilf-Kirche heute aktuell nicht genutzt wird und ob z. B. Maßnahmen zur Begrünung nicht auch schon früher umgesetzt werden könnten. Dabei wurde auch angesprochen, dass der Klimaschutz unbedingt mitbedacht werden muss und damit zusammenhängend auch mögliche Veränderungen in der Fortbewegung der Menschen in den nächsten Jahrzehnten.

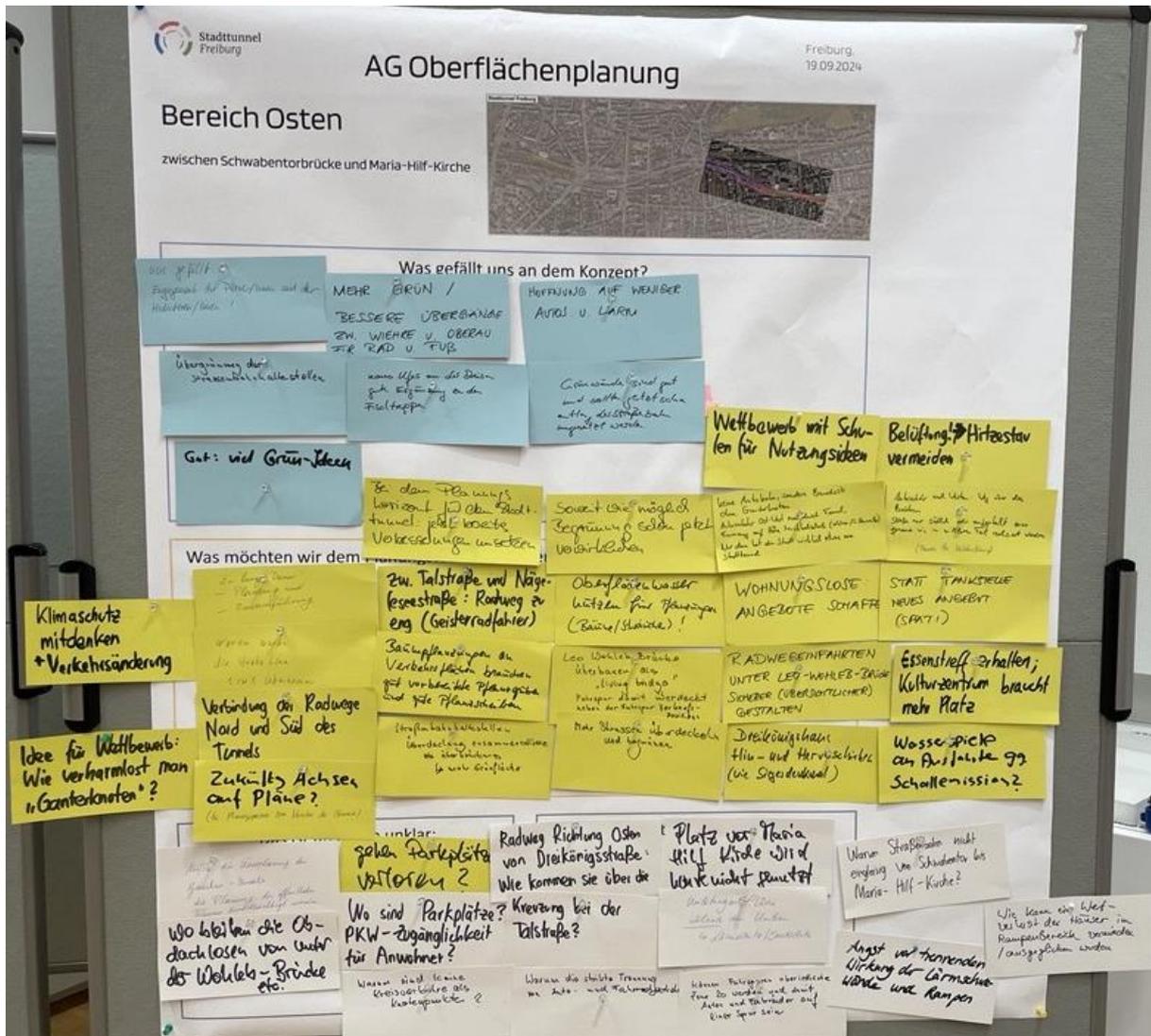


Abbildung 5: Mitschrieb der Kleingruppe zum Bereich im Osten

Im Folgenden sind die schriftlichen Hinweise der Teilnehmenden zum Bereich Osten wörtlich abgetippt nachzulesen. Die Fragestellungen und Wünsche wurden weitgehend im Rahmen der Kleingruppenarbeit diskutiert bzw. beantwortet.

- **Was gefällt uns an dem Konzept?**
 - Uns gefällt: Engagement der Planer/innen und Mediator/innen
 - Mehr Grün/bessere Übergänge zw. Wiehre u. Oberau für Rad u. Fuß
 - Hoffnung auf weniger Autos und Lärm
 - Übergrünung der Straßenbahnhaltestellen
 - Neues Ufer an der Dreisam gute Ergänzung zu den Fischtreppen
 - Grünwände sind gut und sollten jetzt schon entlang der Straßenbahn umgesetzt werden

- Gut: viel Grün-Ideen
- Weniger Autos/ Lärm (hoffentlich)
- Mehr Grün (inkl. Haltestellen)
- Bessere Übergänge zw. Oberau/Oberwiehre

- **Was möchten wir dem Planungsteam noch mitgeben?**
 - Wettbewerb mit Schulen für Nutzungsideen
 - Belüftung! → Hitzestau vermeiden
 - Bei dem Planungshorizont für den Stadttunnel: jetzt bereits Verbesserungen umsetzen
 - Soweit wie möglich Begrünung schon jetzt verwirklichen
 - Keine Autobahn, sondern Bundesstraße ohne Ganterknoten, Autoverkehr Ost-West nur durch Tunnel, Trennung auf Höhe Musikhochschule (Wiehre/Littenweiler), nur dann hat die Stadt wirklich etwas vom Stadttunnel
 - Autoverkehr nach Westen: Weg über drei Brücken, Straße nur südlich oder aufgeteilt muss genauso wie im mittleren Teil realisiert werden (Hinweis für Verkehrsführung)
 - Zu lange Dauer von Planung und Bauausführung
 - Zw. Talstraße und Nägeleseestraße: Radweg zu eng (Geisterradfahrer)
 - Oberflächenwasser nutzen für Pflanzungen (Bäume/Sträucher)!
 - Wohnungslose: Angebote schaffen
 - Statt Tankstelle neues Angebot (Späti)
 - Klimaschutz mitdenken + Verkehrsänderung
 - Warum wurde die Straba Linie 1 zu 1 übernommen
 - Baumpflanzungen an Verkehrsflächen bräuchten gut vorbereitete Pflanzgruben und gute Pflanzscheiben
 - Leo Wohleb Brücke überbauen als „Living Bridge“, Fahrspur damit überdeckt, neben der Fahrspur Verkaufspavillon
 - Radwegeinfahrten unter Leo-Wohleb-Brücke sicherer (übersichtlicher) gestalten
 - Essenstreff erhalten; Kulturzentrum braucht mehr Platz
 - Idee für Wettbewerb: Wie verharmlost man „Ganterknoten“?
 - Verbindung der Radwege Nord und Süd des Tunnels
 - Zukünftige Achsen auf Pläne (für Planungsprozess zum Verorten der Hinweise)
 - Straßenbahnhaltstellen Überdachung zusammenschließen als Überbrückung → mehr Grünfläche
 - Mehr Straßen überdecken und begrünen
 - Ersatz Dreikönigshaus
 - Dreikönigshaus hin- und herschieben (wie Siegesdenkmal)
 - Wasserspiele an Ausfahrten gegen Schallemission?
 - Radwege sind größtenteils nicht zeitgerecht (siehe z. B. Kopenhagen, Lion, Nizza) → konsequente Trennung von Autos, Rad und Fußgänger

- **Das ist uns noch unklar:**
 - Müsste die Überplanung des Ganter-Areals die Planung der öffentlichen Räume berücksichtigt werden
 - Gehen Parkplätze verloren?
 - Wo bleiben die Obdachlosen unter der Wohleb-Brücke etc.

- Wo sind Parkplätze? PKW-Zugänglichkeit für Anwohner?
- Radweg Richtung Osten von Dreikönigsstraße: Wie kommen sie über die Kreuzung bei der Talstraße?
- Platz vor Maria-Hilf-Kirche wird heute nicht genutzt
- Umleitungen/Pläne während dem Umbau → Lärmschutz/Dreckschutz
- Warum sind keine Kreisverkehre als Knotenpunkte?
- Warum die strikte Trennung von Auto- und Fahrradverkehr?
- Können Fahrspuren oberirdische Zone 20 werden und damit Autos und Fahrräder auf einer Spur sein
- Warum Straßenbahn nicht eingleisig von Schwabentor bis Maria-Hilf-Kirche?
- Wie kann ein Wertverlust der Häuser im Rampenbereich vermieden/ausgeglichen werden
- Angst vor trennenden Wirkung der Lärmschutzwände und Rampen

Kleingruppe zum Bereich West



Abbildung 6: Arbeit in Kleingruppen – Teilnehmende blicken auf Pläne.

Ansprechpersonen: Sonja Hlawna (Büro Latz + Partner); Stadt Freiburg: Jochen Tuschter, Hendrik Schmitt-Nagel, Moderation: Maximilian Stamm

Zusammenfassung: Die Kleingruppe zum westlichen Bereich beschäftigte sich intensiv mit den übergeordneten Themen Lärmschutz und Generationengerechtigkeit, zu denen bereits jetzt viele Ansätze in der Planung erkennbar sind. Einige der Teilnehmenden wohnen direkt angrenzend an das Plangebiet und konnten daher auch auf die Veränderungen zur aktuellen Situation eingehen. Insgesamt wurde gelobt, dass das Planungsteam mehr Grünflächen im Quartier schaffen möchte und die geplanten Nutzungen sehr unterschiedlich sind. Das Bedürfnis nach ruhigen Bereichen und entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen betrifft, so die Teilnehmenden, nicht nur die Wohnbebauung. Eine zentrale Frage war auch, wie die rechtliche Situation für das Dreisamufer bezüglich des Lärmschutzes ist und welche Überlegungen es hierfür gibt. Weiterhin wurden in der Kleingruppe auch die vielen Grünflächen und das erkennbare grüne Band durch den Bereich besprochen. Ein Wunsch der Bürgerinnen und Bürger war beispielsweise, die Situation am Gewerbebach noch einmal genauer zu betrachten. Einige Teilnehmende sehen hier die Chance, mit einem Zugang zum Wasser mehr Leben ins Quartier zu bringen. Gleichzeitig wurde die Idee diskutiert, auf Höhe des Gewerbekanals die Straße für den Autoverkehr zu sperren und die Grünfläche zu vergrößern. Ebenso wurde über das geplante Parkdeck mit der Aktionsfläche auf dem Dach gesprochen; hier würden einige der Teilnehmenden eine ebenerdige Lösung bevorzugen.

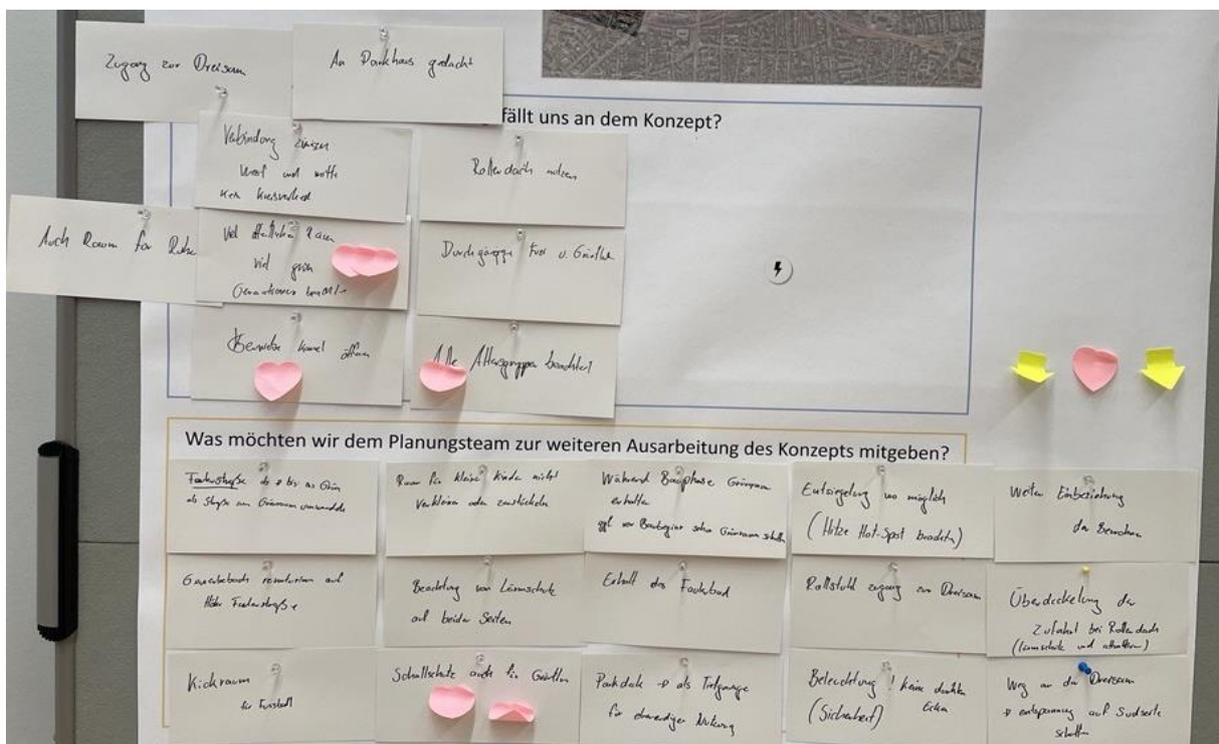


Abbildung 7: Mitschrieb der Kleingruppe zum Bereich im Westen

Im Folgenden sind die schriftlichen Hinweise der Teilnehmenden zum Bereich Westen wörtlich abgetippt nachzulesen. Die Fragestellungen und Wünsche wurden weitgehend im Rahmen der Kleingruppenarbeit diskutiert bzw. beantwortet.

- **Was gefällt uns an dem Konzept?**
 - Zugang zur Dreisam
 - An Parkhaus gedacht
 - Verbindung zwischen West und Mitte, kein Kreisverkehr
 - Rollerdach nutzen
 - Auch Raum für Ruhe

- Viel öffentlicher Raum, viel grün, Generationen beachten
- Durchgänge frei und Grünfläche
- Gewerbe kann öffnen
- Alle Altersgruppen beachtet
- **Was möchten wir dem Planungsteam zur weiteren Ausarbeitung des Konzepts mitgeben?**
 - Fahrradstraße ab Faulerstraße bis ins Grün als Straße zu Grünraum umwandeln
 - Raum für kleine Kinder nicht verkleinern oder zerstückeln
 - Während Bauphasen Grünräume erhalten, ggf. vor Baubeginn schon Grünräume schaffen
 - Entsiegelung wo möglich (Hitze Hot Spot beachten)
 - Weitere Einbeziehung der Bewohner
 - Gewerbebach renaturieren auf Höhe Faulerstraße
 - Beachtung von Lärmschutz auf beiden Seiten
 - Erhalt des Faulerbads
 - Rollstuhlzugang zur Dreisam
 - Überdeckung der Zufahrt bei Rollendach (Lärmschutz und attraktiver)
 - Kick“raum“ für Fußball
 - Schallschutz auch für Grünflächen (Anm. d. R.: nicht nur die Wohnbebauung soll vor Lärm geschützt werden, auch die Freiflächen sollen, wenn möglich vor Lärm geschützt werden)
 - Parkdeck → als Tiefgarage für ebenerdige Nutzung
 - Beleuchtung! Keine dunklen Ecken (Sicherheit)
 - Weg an der Dreisam → Entspannung auf Südseite schaffen

Ausblick und Abschluss



Abbildung 8: Zusammenfassung im Plenum.

Nach der Kleingruppenarbeit kamen die Teilnehmenden nochmals im Plenum zusammen. Das Moderationsteam berichtete kurz zu den Erkenntnissen aus der Diskussion.

Zum Ende der Veranstaltung gab Jochen Tuschter einen Ausblick auf die nächsten Schritte. Gemeinsam mit den beauftragten Fachplanerinnen und Fachplanern sowie den unterschiedlichen Fachabteilungen innerhalb der Stadtverwaltung werden die Hinweise und Ergebnisse des Abends analysiert und auf die Möglichkeit der Berücksichtigung geprüft. Ziel ist es, die Ideen der Bürgerinnen und Bürger – dort wo es möglich ist – in das Planwerk zu übernehmen. Mit der Überarbeitung bzw. der Anpassung der Pläne erfolgt die Fertigstellung der städtebaulich-stadtgestalterischen Studie. Als nächstes soll dann der Gemeinderat über die Planungen und Rückmeldungen der Bürgerschaft informiert werden. Wie es nach der Vorstellung im Gemeinderat weitergeht, hängt in Teilen auch vom Feedback aus dem Rat selbst ab, so Jochen Tuschter. Zum Abschluss bedankte sich das Planungsteam bei den Teilnehmenden für die wertvollen Rückmeldungen.

Zudem fragte das Moderationsteam bei den Teilnehmenden nach, was sie dem Planungsteam noch mit auf den Weg geben wollen. Hier wurde z. B. eingebracht, dass mehr junge Menschen einbezogen werden sollen oder dass noch stärker auf gute Rad- und Fußwege geachtet werden soll. Alle eingebrachten Hinweise finden Sie in der folgenden Abbildung.



Was möchten Sie dem Planungsteam noch mitgeben?

Mehr junge Menschen einbeziehen. Menschen aus verschiedenen Bevölkerungsschichten, sozialen Schichten usw. Es waren hauptsächlich ältere weiße Menschen anwesend	Radwege sind großteils, nicht zeitgerecht. Konsequente Trennung von Auto, Rad und Fußgängern. (Siehe Kopenhagen, Lion)	Die Positive Weiterentwicklung der Planung ist wirklich bemerkbar. Der Ganterknoten hat durch den größeren Abstand der Rampen sehr gewonnen. Die Nord-Süd-Querung dort bedarf aber noch der Optimierung.	Ließe sich die Ausfahrt Ost, zwischen Talstr. 88 und Ganter nach Norden in die derzeitige grüne Linse drücken um so vor dem Swamp mit 2x2,5 m einen vollwertigen Rad- und Fußgängerweg zu ermöglichen?
Der "ganterknoten" sollte um 1 km nach Osten verlegt werden.	Ich stelle mir als Tanzfläche einen Überdachten, begrenzten und runden Bereich vor, wie der Tanzbrunnen. Beispielsweise ein Pavillion.	Ich finde es toll, dass eine Blouderwand in der Nähe der Boulderstelle für Profis ist geplant wurde. Der Teil der Mauer an dem bisher gebouldert wird, sollte erhalten bleiben. Danke!	Die Idee vom Rollerdach ist super!

Abbildung 9: Abfrage: Was möchten Sie dem Planungsteam noch mitgeben?

Kontakt

Für Fragen stehen folgende Ansprechpersonen sehr gerne zur Verfügung:

Stadt Freiburg i.Br.

Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung (APS)

Fehrenbachallee 12 | 79106 Freiburg i.Br.

Tel.: +49 761 / 201 4047

E-Mail: stadttunnel@stadt.freiburg.de

translake GmbH (Moderation und Dokumentation)

Obere Laube 53 | 78462 Konstanz

Projektleitung: Maximilian Stamm und Katharina Riedel

Tel.: +49 (0) 7531 36592-30

E-Mail: info@translake.org

Anhang

Anlage – Grundsätzliche Fragen zum Projekt „A860 Stadttunnel Freiburg“

Von den Teilnehmenden wurden während des Vortrags grundsätzliche Fragen und Anmerkungen über ein Online-Tool gesammelt. Diese werden im Folgenden aufgegriffen und beantwortet:

Tunnelplanung

- **Wird es eine Überdeckelung der Tunnelein- und -ausfahrten als Lärm- und Sichtschutz geben?**
Im Zuge der Planung des Stadttunnels muss durch die Autobahn GmbH noch der Nachweis eines ausreichenden Lärmschutzes erbracht werden. Dies hat voraussichtlich Auswirkungen auf die Gestaltung der Tunnelein- und -ausfahrten. Bei einer geschlossenen Überdeckelung der Ein- oder Ausfahrtsrampe würden recht massive, über die umgebende Oberfläche deutlich aufragende Bauwerke im Straßenraum entstehen. Den Vorteilen hinsichtlich des Lärm- und Sichtschutzes stehen damit auch deutliche gestalterische Nachteile gegenüber.
- **Ist schon klar, wo die Lüftungsschächte des Tunnels oben rauskommen und wie diese realisiert werden oder wie das aussehen wird?**
Dies ist Bestandteil der Entwurfsplanung, welche die Autobahn GmbH bis 2026 erstellen will.
- **Wird eine Verlängerung des Tunnels im Westen in Betracht gezogen?**
Nein. Gegen eine Verlängerung des Tunnels sprechen diverse Gründe, beispielsweise technische Planungsrandbedingungen, wie der schwierige Umgang mit Leitungen im Untergrund oder die höhenmäßig problematische Anbindung an die Schnewlinstraße.

Für eine Verlängerung des Tunnels im Westen wären im Übrigen neben einer Ausweitung der Planungs- und Baumaßnahmen auch erhebliche Änderungen an der bestehenden Tunnelplanung erforderlich, um die geltenden Sicherheitsvorschriften für Straßentunnel einzuhalten. Dies würde eine völlig neue Situation bedeuten.
- **Bleibt der Faulerpark während der Bauphasen erhalten?**
Die Autobahn GmbH erstellt derzeit im Rahmen der Entwurfsplanung ein Konzept über die Bauphasen des Tunnels. Darin werden die Verkehrsführung sowie wie die Flächeninanspruchnahme während der Bauzeit dargestellt. Erst daraus ergibt sich konkret, inwieweit der Faulerpark während der Bauzeit beeinträchtigt wird.
- **Wie lange dauert der Bau des Stadttunnels und wann erfolgt die Umgestaltung der Oberfläche?**
Für den Tunnelbau wird mit ca. 8 Jahren Bauzeit gerechnet. Die Freiraumgestaltung an der Oberfläche wird daran anschließend erfolgen und nochmals einige Jahre in Anspruch nehmen.

Verkehr nach dem Bau des Stadttunnels

- **Wo läuft der Verkehr bei Revision des Tunnels oder bei Unfällen?**
Nach Angaben der Autobahn GmbH kann ein großer Teil der regelmäßigen Reinigungs- und Wartungsarbeiten, für die bei Schützenallee- und Kappler Tunnel zweimal im Jahr nächtliche Sperrungen für jeweils vier Nächte notwendig sind, unter laufendem Betrieb ausgeführt werden. Hierfür soll je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen gesperrt werden und einer befahrbar bleiben, so dass Umleitungen über das städtische Straßennetz an der Oberfläche in diesen Fällen nicht

notwendig sind. Seltener anfallende Wartungs- oder Reparaturarbeiten, für die eine Tunnelröhre gesperrt werden muss, sollen in den verkehrsrärmeren Nachtstunden erfolgen. Bei nicht planbaren Anlässen wie z.B. Unfällen ist die Vollsperrung beider Tunnelröhren notwendig und der Verkehr kann – wie bei jeder Autobahn oder heute bei der B31 im östlichen Stadtgebiet – über eine ausgewiesene Umleitungsstrecke geleitet werden.

- **Könnte man die Straßenbahnlinie auch auf die Leo-Wohleb-Brücke verlegen?**

Mit einer Führung der Stadtbahn über die Leo-Wohleb-Brücke würde der Zugang zur Stadtbahn für das Haupt-Einzugsgebiet der Haltestelle Schwabentorbrücke – das Quartier zwischen Schiller-/Schwarzwaldstraße und Höllentalbahn – deutlich länger und umständlicher. Schon heute sind für viele Menschen dieses Quartiers die Wege zur Haltestelle weit. Gegenüber der vorgeschlagenen Haltestelle für beide Fahrtrichtungen in der Schwarzwaldstraße käme bei einer Verlegung auf die Leo-Wohleb-Brücke zu den längeren Zugangswegen noch die Querung von zwei Kreuzungen hinzu.

- **Gibt es eine Lösung, um die Parkplätze zu ersetzen?**

Es ist der Frage nicht zweifelsfrei zu entnehmen, welche Parkplätze gemeint sind. In den Planentwürfen wurde in allen Bereichen versucht ein sinnvolles Parkplatzangebot entsprechend den angrenzenden Nutzungen anzubieten.

- **Wird der KFZ-Verkehr im Falle der Realisierung der Dreisampromenade über den Schwabentor- oder Greiffeneggring und die Nord-/Süd-Achse geleitet?**

In diesem Fall würde der oberirdisch verbleibende Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen auf der Südseite der Dreisam geführt werden. Aufgrund der um zwei Drittel reduzierten Verkehrsmengen ist diese Bündelung beider Fahrtrichtungen auf einer Seite der Dreisam machbar. Damit bleibt die Ost-West-Verbindung an der Oberfläche weiterhin bestehen.

- **Kann der Verkehr am Südufer als kombinierter Auto- und Radverkehr nicht abgegrenzt gemeinsam genutzt werden, notfalls Zone 20?**

Auch wenn die verbleibenden Verkehrsmengen (und vor allem der Lkw-Verkehr) an der Oberfläche deutlich geringer sein werden als heute, werden Radfahrstreifen für eine sichere Führung des Radverkehrs notwendig sein.

- **Bleibt der Dreisamradweg erhalten oder wird dieser sogar ausgebaut?**

Der Dreisamradweg (FR1) ist weiterhin Bestandteil der Planungen und wird (wo sinnvoll und möglich) erweitert.

- **Wieso werden ca. 6 m breite Straßen für Autos errichtet und nur ca. 2 m breite für den Radverkehr?**

Mit dem Bau des Stadttunnels ist oberirdisch für den Kfz-Verkehr nur noch ein durchgehender Fahrstreifen je Richtung vorgesehen. Mehr als einen Fahrstreifen gibt es lediglich an den Kreuzungen, wo dies für die sichere Verkehrsabwicklung erforderlich ist. Wenn neben der Umverteilung von Kfz-Verkehrsflächen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr der gewonnene Platz auch für Bäume und Freiraumgestaltung genutzt werden soll, müssen auch Radfahrstreifen nicht überbreit angelegt werden, wenn es zugleich den weiterhin sehr attraktiven Dreisamradweg FR 1 gibt.

- **Wird die Fahrradstraße Schützenallee an den Dreisamradweg angeschlossen?**
Ein direkter Anschluss an den Dreisamradweg ist nicht möglich. Über verschiedene Routen, beispielsweise die Schwendistraße, ist der FR1 jedoch erreichbar.

Oberflächengestaltung nach Bau des Stadttunnels

- **Wird es mehr grüne Freiflächen geben als heute?**
Mit dem Bau des Stadttunnels wird es die Möglichkeit geben, mehr Grün- und Aufenthaltsflächen zu schaffen.
- **Wäre auch weniger Versiegelung der Oberfläche möglich?**
Die Konzeptstudie zeigt eine mögliche Gestaltung der Oberfläche nach Bau des Stadttunnels auf. Die Straßen- und Verkehrsflächen wurden hier bereits reduziert bzw. auch zugunsten neuer Grünflächen sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs umverteilt. Eine weitere Reduzierung kann bei einer Fortentwicklung der Planung erneut geprüft werden.
- **Was ist der Unterschied des geplanten Dreisamboulevards zum heutigen Dreisamufer?**
Im Gegensatz zur heutigen Situation gäbe es bei einer Realisierung des Konzeptes eines Dreisamboulevards viel mehr und deutlich attraktiver gestaltete Grün- und Aufenthaltsflächen. Die gesamte Zone zwischen der Bebauung und dem Flussufer wäre weitgehend frei von motorisiertem Verkehr. Insgesamt können dadurch vielfältigere Freiraumangebote für alle geschaffen werden.
- **Bleibt das alte WC-Häuschen an der Kaiserbrücke erhalten und wenn ja, welche Nutzung ist dafür vorgesehen?**
Die Konzeptstudie schlägt am Nordufer der Dreisam eine umfassende Grün- und Freiflächengestaltung ohne Bebauung vor. In der weiteren Planung ist konkret zu entscheiden, ob das bestehende „Häuschen“ erhalten werden soll oder nicht.
- **Wäre es nicht besser, den Ruhegarten nicht zwischen Tanzfläche (eher laut) und Spielplatz (ebenfalls laut) zu legen?**
Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungs- und Nutzungsoptionen für die Oberfläche nach dem Bau des Stadttunnels auf. Über die genaue Anordnung und das Angebot auf den Flächen wird in der weiteren Planung nochmals beraten. Insofern ist mit der heute gezeigten Konzeption noch keine Entscheidung im Detail getroffen.
- **Was wird auf der „Faulerpalette“ geplant?**
Die Planungsbüros schlagen mit der Konzeptstudie weiterhin Parkplätze im Bereich der Faulerpalette vor. Diese könnten mit einem Parkdeck überbaut und auf dem Dach als Sport- und Aufenthaltsfläche nutzbar gemacht werden.
- **Ließe sich das Parkdeck im Westen auch höher bauen: Mit großem, zentralen Carsharing-Angebot und zentraler Aussicht und kleinem Gastroangebot auf dem Dach, ähnlich dem Café Hermann?**
Das ist grundsätzlich vorstellbar.
- **Was geschieht mit der bestehenden Bebauung an der Faulerstraße?**
Die Konzeptstudie konzentriert sich in erster Linie auf den öffentlichen Raum und verändert die privaten Grundstücke und Gebäude entlang der Faulerstraße nicht.

- Wird der Faulerpark vor Lärm und Abgasen geschützt?**
 Im Zuge der Planung des Stadttunnels muss durch die Autobahn GmbH der Nachweis eines ausreichenden Immissionsschutzes erbracht werden, sowohl für die Bauzeit als auch den späteren Endzustand. In diesem Zusammenhang ist zu klären, in welchem Umfang Schutzmaßnahmen für den Faulerpark erfolgen müssen.
- Gibt es westlich der Kronenbrücke noch einen Zugang zur Dreisam?**
 Die bisherige Fußwegeunterführung zwischen der östlichen Faulerstraße und dem Dreisam-Uferweg zu erhalten, ist aufgrund des Tunnelbauwerks nicht möglich. Die Konzeptstudie schlägt deshalb vor, durch eine Treppenanlage über den zukünftigen Tunneldeckel westlich der Kronenbrücke eine neue Verbindung zum Dreisamufer zu schaffen.
- Wird es eine Verbindung zwischen dem Bereich der Faulerstraße und dem Dreisamboulevard geben?**
 Der Vorschlag einer Platzgestaltung westlich der Kronenbrücke soll zu einer besseren Verbindung mit der Schreiberstraße bzw. einem möglichen Dreisamboulevard beitragen.
- Gibt es noch ein Angebot für Street-Art am Ufer?**
 Die Konzeptstudie macht Vorschläge für eine städteplanerisch und freiraumbezogenen Gesamtlösung. Nutzungen im Detail, wie z.B. Street-Art, können in der weiteren Konkretisierung einfließen.
- Ist es möglich, den Ganterbiergarten bis ans Ufer zu ziehen?**
 Zwischen dem Ganterbiergarten und der Dreisam liegt der stark frequentierte Dreisamradweg (FR1). Eine direkte Lage des Biergartens an der Dreisam ist daher nicht möglich.
- Ist der Erhalt des Denkmals Dreikönigshaus gewährleistet?**
 Das Dreikönigshaus kann nach heutigem Stand leider nicht erhalten werden.
- Werden zusätzliche Angebote für die Wohnungslosen geschaffen, die bisher unter der Leo-Wohleb-Brücke übernachteten? Wo sollen die Obdachlosen hin, die unterhalb der Brücke in einer Gemeinschaft leben?**
 Da wir am Anfang grundsätzlicher planerischer Überlegungen für die Oberfläche des Stadttunnels stehen, wurde diese Thematik noch nicht berücksichtigt. Hierfür sind im Zuge der Konkretisierung der Planung Lösungen zu entwickeln und abzustimmen.
- Welche Planung gibt es IN der Dreisam? Wie passt das zu Hochwasserereignissen?**
 Die Konzeptstudie berücksichtigt gewisse Grundprinzipien bezüglich des Gewässers Dreisam. So darf in das Profil der Dreisam nicht eingegriffen werden. Weiterhin soll die Dreisam als Lebensraum (z. B. durch bessere Durchlässigkeit für Fische) aufgewertet werden. So könnten hier z. B. zentrale Inseln errichtet werden, um den Wasserlauf zu verbessern. Solche Maßnahmen sind jedoch (noch) nicht Gegenstand der aktuellen freiraumplanerischen Untersuchungen.
- Wird die Verlängerung des Tunnels im Osten in Betracht bezogen?**
 Im Osten schließt der Stadttunnel direkt an den bestehenden Schützenalleeetunnel an.
- Wird die Umgestaltung des Ganter-Areals in der Konzeptstudie berücksichtigt?**
 Die Entwicklung des Ganter-Areals wird berücksichtigt.

Planung und weiteres Vorgehen

- Ist die Oberflächenplanung nicht deutlich zu früh, wenn mit einer Fertigstellung des möglichen Tunnels frühestens in den 2040er Jahren gerechnet wird?

Es ist richtig, dass eine Planung für die Oberfläche des Stadttunnels erst in einigen Jahren ausreichend wäre. Dass wir die städtebaulich-freiraumplanerische Studie bereits heute durchführen, hat unterschiedliche Gründe. Zum einen erhalten wir selbst fachliche Erkenntnisse und können Rückschlüsse für die weitere Planung ziehen. Zum anderen dienen die Konzeptentwürfe der Information und Meinungsbildung in Politik und Öffentlichkeit. Durch die Konzeptstudie wird die mögliche Um- bzw. Neugestaltung des Stadtraums für alle greifbarer.

- Wird es bald ein maßstabsgetreues Modell geben?

Dies ist zunächst nicht vorgesehen.