

Positionspapier: „Dreisun“

Positioniert: PG-Stadttunnel

Die PG-Stadttunnel stellt das Konzept „Dreisun“ zwischen Westportal des aktuell geplanten Stadttunnels und der Anschlussstelle Freiburg-Mitte vor:

Da aktuell laut unserer Anfragen an das Regierungspräsidium Freiburg und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg noch keine konkreten Planungen zur Straßenoberflächengestaltung für die entstehende Autobahn A 861 zwischen der heutigen Anschlussstelle Freiburg-Mitte (A 5) und dem Westportal des geplanten Stadttunnels vorliegen, will die PG-Stadttunnel ein Konzept zur Reduktion von Lärm- und insbesondere Emissionsbelastungen für die Anwohner*innen vorstellen, welches den „Freiburger Nachhaltigkeitszielen“ (Sustainable Development Goals = SDGs) zur Nachhaltigkeit in der Energiewirtschaft der Stadt in einigen Punkten¹ entspricht. Das im Folgenden zu umreißende Konzept „Dreisun“ in diesem Gebiet soll dazu dienen, obige Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und das Klimaanpassungskonzept² der Stadt Freiburg zu unterstützen.

Laut einer Antwort des Regierungspräsidiums vom 11. Mai 2020 auf eine Anfrage zur Lärm- und Emissionsbelastung sowie zur Oberflächengestaltung im entsprechenden Bereich wurde festgestellt: „Konkrete Planungen für den Bereich der Tunnelausfahrt West (Faulerbad) im Hinblick auf Lärm- und Emissionsschutz liegen derzeit noch nicht vor. Grund hierfür ist die aktuelle Überarbeitung der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung, die die maßgeblichen rechtlichen Grundlagen für den Verkehrslärmschutz regelt. Wir erwarten die Einführung der überarbeiteten Verordnung noch in diesem Jahr und wollen die Planung im Anschluss unmittelbar auf Basis der neuen Rechtslage erstellen.“³

Da die Emissionen sowie die Lärmbelastung alle Stadtteile entlang des Verlaufs der B31 (zukünftig A 861) schon jetzt betreffen, denken wir, dass hier das Potential proaktiv genutzt und schon vor Abschluss der geplanten Bauarbeiten am Stadttunnel in Teilen umgesetzt werden sollte.

Das Konzept „Dreisun“ sieht eine teilweise Überdachung der Strecke mittels Photovoltaik beziehungsweise Solarthermie (je nach Bereich) vor, wodurch eine teilweise Verlagerung der Emissionsgebiete erreicht werden kann. Hier wäre z.B. eine Überdachung im Bereich des Westportals bis zur Schnewlinbrücke⁴ sinnvoll, damit die Emissionen sowie die mit dem Tunnel einhergehenden Temperaturbelastungen⁵ durch Belüftung nicht die Anwohner „Im Grün“ sowie das Naherholungsgebiet der Faulerbadachse belasten, sondern in das unbewohnte und nicht als Erholungsgebiet genutzte Gleisareal abgeleitet werden. Weiterführen könnte man das Prinzip der Überdachung an geeigneten Stellen, an denen die Straße schon heute vertiefter verläuft und eine zusätzliche Überdachung die Aussicht der Anwohner nicht weiter beeinträchtigen würde.⁶ In denjenigen Bereichen, wo diese Gegebenheiten nicht vorliegen, sollte ein moderner Schallschutz mit integrierter Solarthermie, Photovoltaik oder Emissionsreduktionselementen (Bsp. Pilotversuch Mooswandprojekt Stuttgart, mit entsprechenden Anpassungen⁷) aufgegriffen werden, um hier auch

¹ Gemeint sind insbesondere die Punkte 2.4.; 11.1.; 11.3.; 11.4.; 11.5.

² Vgl.: https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E-455788805/1339349/Klimaanpassungskonzept_Bericht.pdf

³ Antwortschreiben des RP Freiburg 11.05.2020. S. 2.

⁴ Siehe Anlage 1.

⁵ Aktuell liegen hier leider noch keine Untersuchungen vor.

⁶ Bsp. Siehe Anlage 2 und 3.

⁷ Vgl.: <https://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/656416>

die Anwohner vor der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung zu schützen und Emissionen zu reduzieren. Diese baulichen Maßnahmen könnten dann unter dem Namen Dreisun firmieren.

Die so gewonnene Energie kann zu einer Verbesserung des Energiemixes in Freiburg führen. Für ihre Verwendung sind unterschiedliche Szenarien denkbar: So könnte die Energie aus der Solarthermie bevorzugt den Anwohnern von Gebäuden der Freiburger Stadtbau als „Fernwärme“ angeboten werden. Der Strom aus den Photovoltaikanlagen kann durch Einspeisung ins Stromnetz einfach eingebunden werden. Auch ließe sich an eine Verwendung für die Luftfilteranlagen für die Emissionen aus dem zu planenden Stadttunnel denken. Daneben sollte die Zusammenarbeit zwischen einem Energieanbieter und dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE unterstützt werden, um hier Machbarkeiten und Effizienz von solchen Systemen auch für andere Städte zu erproben und somit die interkommunale Zusammenarbeit zu fördern. Hier sollte unbedingt der Standortvorteil Freiburg als Vorreiter einer klimabewussten Stadt mit dem Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE genutzt werden. Daneben könnte man auch überlegen, ob die dort gewonnene Energie zudem zur Produktion von Wasserstoff verwendet werden könnte, da diese Energiequelle im Mobilitäts- sowie Industriesektor großes Potential hat. In den Planungen der Europäischen Union sollen solche Projekte nach aktuellem Stand unterstützt werden, um die Ziele vom #EUGreenDeal zu erreichen.⁸ Damit die Wasserstoffherzeugung dezentral und nicht nur an der Küste stattfindet, würde sich ein solches Vorhaben in Freiburg anbieten. Hier wäre es eine Option, Teile der Wasserstoffherzeugung im Rahmen von Modellprojekten an Verkehrsinfrastruktur im gesamten Bundesgebiet durchzuführen. Dies kann zu einem vereinfachten und günstigeren Transport von nachhaltigen Treibstoffen führen.

Bezüglich der Finanzierung sind die Kosten für „Dreisun“ für die PG-Stadttunnel nicht berechenbar. Jedoch wollen wir hier auf einige Punkte eingehen. Solch ein Konzept wäre ein innovatives Vorhaben, das sicherlich durch Europäische-, Bundes- bzw. Landesmittel förderungswürdig ist. Daneben könnten Vertreter der Energiewirtschaft an einem solchen Konzept Interesse haben. Und der wichtigste Bestandteil bei der Finanzierung wäre der Projektgruppe Stadttunnel, dass es den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Freiburg offensteht, Anteile an dem Projekt im Rahmen einer Genossenschaft zu erstehen. Somit würden eventuelle Gewinne aus der Energieerzeugung an die Bürgerinnen und Bürger zurückfließen und der Bezug und die Akzeptanz eines solchen Projekts könnten deutlich gesteigert werden. Eventuell bietet es sich auch an, mit der Genossenschaft der EWS zusammenzuarbeiten.⁹

Durch das von uns beschriebene Projekt Dreisun könnten somit schon in einem frühen Planungsstand eine Vielzahl an Bedarfen der Stadt Freiburg angegangen werden.

Die Ausmaße eines solchen Anschlussprojektes an das Jahrhundertprojekt eines Freiburger Stadttunnels wären wohl gewaltig. Daher ist es wichtig, dass die Planungseinrichtungen der Stadt Freiburg zusammen mit dem Regierungspräsidium Freiburg frühzeitig eine grundsätzliche Machbarkeit eines solchen Projektes studieren. Hierzu sollte geprüft werden, ob dafür auch vorhandene Mittel für den städtischen Klimaschutz verwendet werden können, welche im letzten Doppelhaushalt eingestellt wurden. Die Idee von Dreisun als Einhausung einer innerstädtischen Autobahn bietet einen enormen Gewinn an Lebensqualität für die Bürger*innen der Stadt Freiburg, könnten weit vor Fertigstellung des geplanten Stadttunnels umgesetzt werden und wären ein weiterer Meilenstein in der Erfolgsgeschichte der klimabewussten Vorreiterrolle, für die Freiburg international bekannt ist.

⁸ Vgl.: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_1259

⁹ Vgl.: <https://www.ews-schoenau.de/ews/genossenschaft/>