



**i Schon Marie-Antoinette fuhr durchs Dreisamtal nach Freiburg**

**i Tausende Besucher kamen zum „Tag der offenen Tür“**

**i 270 km Kabel verbinden die Sicherheitseinrichtungen**



# B 31 Ost

## Am 24. Oktober ist es endlich so weit: Die B 31 Ost wird in Betrieb genommen

Es war einmal vor langer Zeit – so beginnen viele Märchen. Die B 31 Ost, die vom Einen oder Anderen vielleicht auch als ein „Märchen“ bezeichnet wurde, ist jetzt endlich Wirklichkeit geworden! Am Donnerstag, dem 24. Oktober, um 11 Uhr wird die Neubaustrecke in Betrieb genommen.

Die ersten Konzepte für einen Ausbau der „Reichsstraße 31“ zwischen Freiburg und Donau-

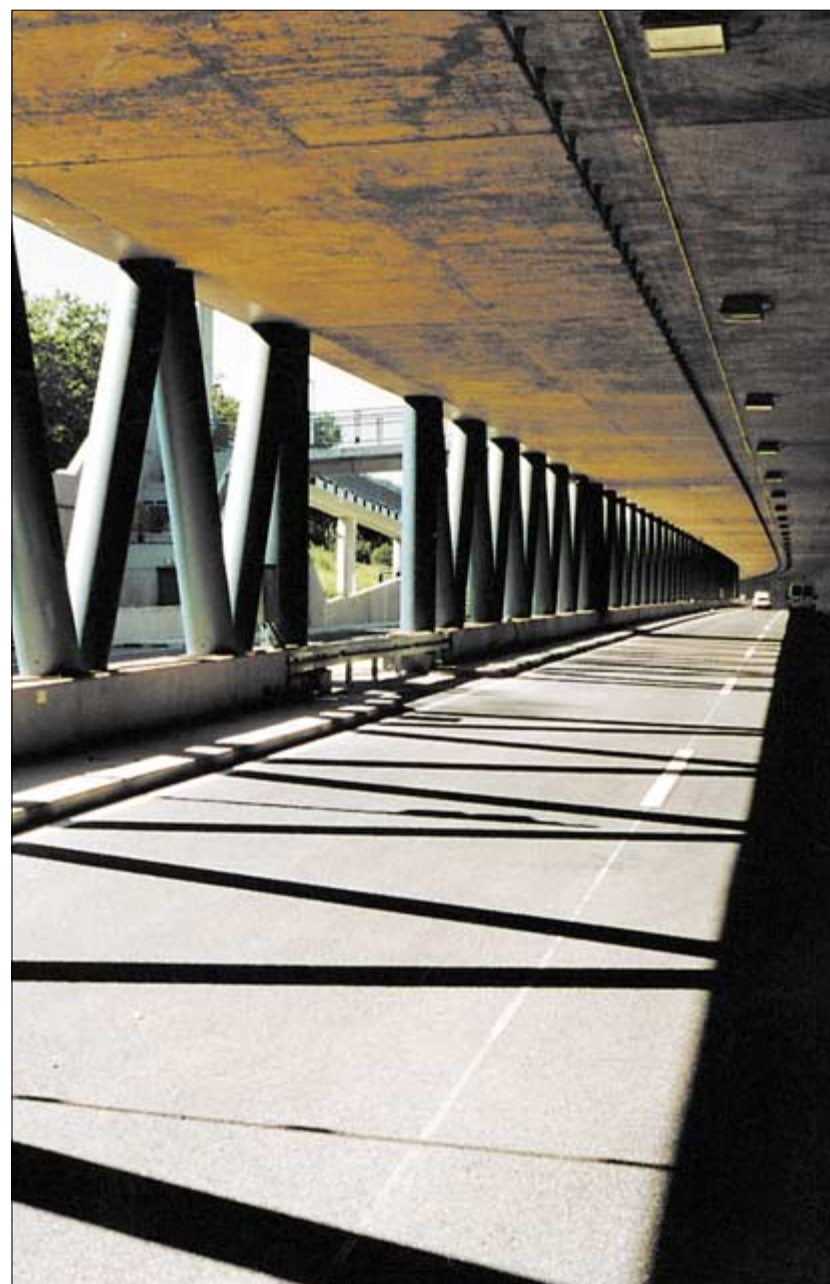
eschingen wurden bereits in den 30er Jahren entwickelt. Es folgten zahlreiche Verkehrsgutachten, Variantenuntersuchungen und Detailplanungen. Im Dezember 1984 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Freiburg-Kirchzarten erlassen. Nach langen Jahren verwal-

terste Spatenstich beim Regenrückhaltebecken Kappel erfolgte am 17. März 1994. Die eigentlichen, umfangreichen Bauarbeiten der privat vorfinanzierten Großmaßnahme begannen jedoch erst nach einer europaweiten Ausschreibung und der Vergabe an die „Arbeitsgemeinschaft B 31-Ost Freiburg“ im Oktober 1996. Und jetzt ist es geschafft: In wenigen Tagen wird die neue B 31 Ost in Betrieb genommen.

Hier noch einmal ein kurzer Abriss über das hinter uns liegende Baugeschehen: Zunächst musste das ca. 7,5 km lange Bau- und Baufeld für den Bau freigemacht werden. Die Arbeiten begannen mit der Räumung des besetzten Konrad-Günther-Parkes. Die damals emotional sehr aufgeheizte Atmosphäre hat sich jedoch im Laufe der Bauarbeiten in ein sachliches, kritisches Miteinander gewandelt. Beim Bau der B 31 Ost mussten zwar keine Wohngebäude abgerissen werden, die Straße führt jedoch teilweise sehr dicht an Gebäuden vorbei. Deshalb wurden alle Gebäude entlang der Trasse durch einen unabhängigen Gutachter „beweisesichert“.

Bei der Schützenallee und der Anschlussstelle Schwarzwaldstraße wurden zahlreiche Versorgungsleitungen aus dem Baufeld heraus neu verlegt. Insgesamt wurden in dieser ersten Bauphase rund 50 km Leitungen neu verlegt und dabei rund 12 km Kanalrohre unterirdisch vorgepresst.

Anschließend wurden für den in Deckelbauweise geplanten Schützenalleetunnel rund 2500 Bohrpfähle gebohrt und betoniert. Nach dem Betonieren des Tunneldeckels konnte dann untertage, als auch oberirdisch gearbeitet werden. Nach dem Untertageaushub erfolgte im Schüt-



zenallee-Tunnel die Betonage einer wasserdichten Innenschale mit einem hierfür speziell konstruierten Schalwagen.

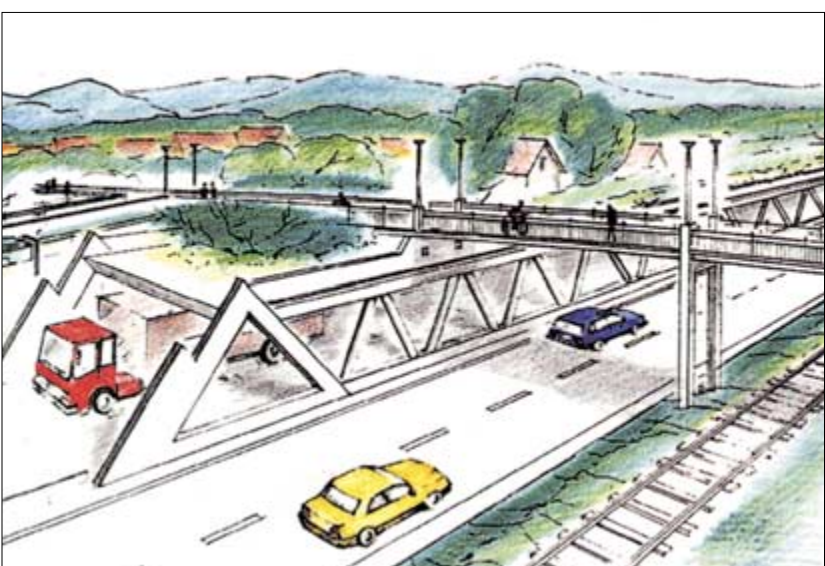
Im Gegensatz hierzu wurde der Kappler Tunnel in „offener Bauweise“ erstellt. Die besonders komplizierte Tunnelbaustelle an der „Lindenmatte“ gewährte dabei lange Zeit ungewöhnliche und interessante Einblicke. Der überwiegende Teil des Kappler Tunnels wurde dann in offener Bauweise zwischen einem „Berliner Verbau“ mit dem großen Tunnelschalwagen im Wochentakt (12,50 m) betoniert. Behelfsbrücken an der „Lindenmatte“, am Giersbergweg, am Ebneten Weg und auch für die Anlieger in der Schützenallee hielten Verkehr und Zugänge in den schwierigen Bauphasen offen.

Im Einschnittsbereich zwischen den beiden großen Tunnels wurden über der Nordfahrbahn zwei Lärmschutzgalerien erstellt, die mit ihren schräggestellten, blauen Stahlstützen heute die dortige Ansicht prägen. Außerdem wurden querende Geh- und Radwegübergänge bei der Hammerschmiedstraße und bei der Bergäcker Straße errichtet. Im Bereich des Konrad-

Günther-Parks und den angrenzenden Kleingärten wurden mit unterschiedlich gestalteten Wandbauwerken der Lärmschutz für die Anlieger und die Parkbesucher verbessert.

Im Dreisamtal wurde der größte Teil des Erdaushubs für die Aufschüttung der seitlichen Lärmschutzdämme verwendet. Die Schutzzonen I und II des dortigen Trinkwasserschutzgebietes wurde komplett mit einer neuartigen Bentonit-Matte abgedichtet. Diese Matte wurde speziell für die Abdichtung gefährlicher Sickerwässer unter Abfalldeponien im Deponiebau entwickelt und fand in diesem Umfang (rd. 40 000 m<sup>2</sup>) erstmals im Südwesten Baden-Württembergs anstelle der sonst üblichen, aber schwer verarbeitbaren, PVC-Folien Anwendung im Straßenbau.

Mit dieser und weiteren Maßnahmen konnte der Freiburger Trinkwasserschutz wesentlich verbessert werden. In diesem Trassenabschnitt mussten insgesamt sieben Brückenbauwerke errichtet werden. Die letzten Arbeiten, die derzeit zum Abschluss gebracht werden, sind Installation und Prüfung der Tunnelbetriebseinrichtungen.



Von der Vision zur Wirklichkeit: So stellten sich die Planer die Lärmschutzgalerie bei der Hammerschmiedbrücke vor ...



... und so sieht es dort heute nach dem Abschluss der Bauarbeiten tatsächlich aus

### Herzliches Dankeschön an alle Betroffenen

An dieser Stelle möchten sich das Regierungspräsidium Freiburg, das Straßenbauamt Freiburg und die Bauleitung Kirchzarten sowie die am Bau der B 31 Ost beteiligten Baufirmen bei allen Bürgerinnen und Bürgern für ihr großes Verständnis und ihre Geduld während der vielen Monate intensiver Bautätigkeit herzlich bedanken!

Dieser Dank gilt vor allem den Anwohnern entlang der Bau-trasse, insbesondere den am stärksten betroffenen Personen, Familien, Schulen, Firmen und anderen Institutionen an den neuralgischen Punkten. Der Dank gilt aber auch allen Verkehrsteilnehmern, die in den manchmal andauernden und teilweise kilometerlangen Staus ausharrten und der Verkehrsfrei-gabe entgegenfieberten.



## Schon Marie-Antoinette fuhr durch Höllental und Dreisamtal über Freiburg nach Paris

Schon vor unserer Zeitrechnung durchzogen einfache Wege das Gebiet zwischen Breisach, Freiburg und Donaueschingen. Aus ursprünglich schmalen Pfaden entstanden immer breitere Wege. Die Römer verstanden es, ihre Herrschaftsgebiete durch ein strategisch wohl durchdachtes Netz von Straßen zu sichern. So führte zur Verbindung der römischen Feste Breisach mit der von Windisch über Hüfingen, Donaueschingen und Rottweil ziehenden, römischen Heerstraße schon früh eine Straße von Wühre (Wiehre) bei Freiburg durch das Dreisamtal nach Kirchzarten. Weil das Höllental in dieser Zeit noch durch Felsen verschlossen war, führte diese Straße jedoch über die Wagenstiege auf die Höhen des Schwarzwalds und weiter nach Donaueschingen und Rottweil.

Obwohl die Wegverbindung durch das Höllental sicher viel älter ist, wird sie erst 1408 urkundlich als „Straße“ bezeichnet und man schreibt von „Karren mit Wein“, die „im Tal Zoll zahlen“ mussten.

Als in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in der Wirtschaftsstruktur des Schwarzwalds eine

entscheidende Wandlung eintrat und wieder ernsthaft an die Verbesserung von Verkehrswegen gedacht werden konnte, wurde auch die Verbesserung der Straße von Freiburg nach Donaueschingen in die Planung einbezogen.

Die oft aufgestellte Behauptung, dass der Ausbau der Höllentalstrecke erst im Hinblick auf die Brautfahrt Marie-Antoinettes von Wien nach Paris im Jahre 1770 durchgeführt worden sei, entspricht allerdings nicht den Tatsachen. Lediglich eine Verbesserung an der Felsschlucht im Höllental sowie einige Schönheitsreparaturen sollte man der damaligen Reise der Tochter Maria-Therantias zuschreiben. Gleichwohl gewann diese Strecke an Bedeutung: 1787 fuhr schon alle 14 Tage eine Landkutsche von Konstanz durch das Höllental nach Freiburg.

Springen wir in die Neuzeit, ins 20. Jahrhundert: Bereits vor dem zweiten Weltkrieg gab es Überlegungen zur Lösung des – wie es jetzt schon genannt wurde – „Verkehrsproblems“ im Osten der Stadt Freiburg. Aus einem Schriftwechsel ist zu entnehmen, dass schon 1931 Vorstellungen für die Neutrassierung einer

Straße entlang der Höllentalbahn entwickelt worden sind. In den Jahren 1934–1939 hat das Straßen- und Wasserbauamt Freiburg detaillierte Untersuchungen für den „Neubau der Reichsstraße 31 zwischen Freiburg und Kirchzarten“ durchgeführt.

Nach Ende des zweiten Weltkriegs wurde an diese Planung angeknüpft. Mit dem Bau der Autobahn Frankfurt–Basel wurde im Raum Freiburg auch die Frage eines Autobahnzubringers akut. Das Regierungspräsidium Freiburg beauftragte 1956 den Verkehrswissenschaftler Prof. Feuchtinger, ein Gutachten über den geplanten Autobahnzubringer zu erstellen. Eine Gesamtverkehrsuntersuchung über das gesamte künftige Verkehrsstraßennetz einschließlich der Autobahn in Freiburg und Umgebung schloss sich an.

Im Generalverkehrsplan der Stadt Freiburg von 1960 wurde die Neubaustrasse der geplanten B31 parallel zur Höllentalbahn bestätigt und über Schützenallee und Schwarzwaldstraße zu den parallel zur Dreisam geplanten Dreisam-Uferstraße geführt. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurden von Prof. Feuchtinger für den Au-



Wandergeselle im Höllental lange vor dem Bau der B 31

tobahnzubringer Freiburg-Mitte Verkehrsprognosewerte für das Jahr 1980 von 40000 Fahrzeugen/Tag ermittelt.

Aufgrund des starken Wachstums der Stadt Freiburg und der stürmischen Zunahme der Motorisierung in den 60er Jahren musste der Flächennutzungsplan sowie der Generalverkehrsplan überarbeitet werden. Im Stadtbereich wurde in Zusammenarbeit von Regierungspräsidium, den städtischen Behörden und dem Ingenieurbüro Prof. Schächterle nach einer Verkehrslösung gesucht. Gleichzeitig wurden von der Straßenbauverwaltung Planungsarbeiten zum Neubau einer Bundesstraße 31 zwischen Freiburg und Himmelreich durchgeführt. Zum Schutze der Wohnbebauung wurde für die künftige B 31 zwischen Semi-

narstraße und Möslestraße und zwischen Lindenmattenstraße und Kappler Straße erstmals eine „Unterpflasterstraße“ zugesagt.

Trotz lang anhaltender, erbiteter Diskussionen in der Bevölkerung hielt der Gemeinderat die Planung parallel zur Höllentalbahn grundsätzlich als die bessere Lösung, weil diese Trasse wesentlich umweltfreundlicher und außerdem von der Kappler Straße bis zur Schützenallee durchgehend kreuzungs- und anbaufrei geführt werden konnte. Im Jahr 1978 wurde schließlich das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Bundesstraße 31 parallel zur Höllentalbahn zwischen Knotenpunkt Schwarzwaldstraße und Kappler Straße eingeleitet, der Planfeststellungsbeschluss wurde 1984 erlassen.



Auch in der Ortsdurchfahrt von Ebnet hat das Leiden jetzt ein Ende

## Mehr Wohnqualität und weniger Verkehr für den Freiburger Osten

Mit der Freigabe der B 31 Ost ist besonders für die Anwohner der Schwarzwaldstraße und des Stadtteils Ebnet eine spürbare Entlastung vom Verkehr in Sicht. Es eröffnet sich nicht nur die Chance für eine grundlegende Verkehrsberuhigung, sondern auch für eine städtebauliche Neuordnung der östlichen Stadtteile. Das Stadtplanungsamt hat hierfür einen besonderen „Stadtentwicklungsplan Ost“ (STEP Ost) erarbeitet.

Weil die Ost-West-Straßen künftig nur noch einen kleinen Teil der Gesamtverkehrslast aufnehmen müssen, können sie in Abschnitten zurückgebaut werden. So wird die Schwarzwaldstraße östlich der Maria-Hilf-Kirche auf eine Spur pro Fahrtrichtung reduziert. Bis Ebnet entsteht eine neue sichere Radwegverbindung entlang der Schwarzwaldstraße, die mit dem gerade im Bau befindlichen Radweg entlang der L 133 nach Stegen und dem Radweg auf der alten B 31 nach Zarten sichere und attraktive Anschlüsse ins

Umland erhält. Ebnet soll seinen ehemals dörflichen Charakter zurückerlangen. In der Ortsdurchfahrt wird deshalb die Fahrbahn auf eine Breite von sechs Metern zurückgebaut und breite Gehwege angelegt. Kappel und Littenweiler erhalten ebenfalls mit durchgehenden Rad- und Gehwegen Anschlüsse an die Wiehre und die Innenstadt. Durch den Rückgang des Verkehrs können auch dort die Ortskerne umgestaltet werden und an Attraktivität gewinnen. Östlich der Maria-Hilf-Kirche entsteht außerdem ein neuer Quartiersplatz für die Bewohner der Oberwiehre. Auf ihm findet auch der alte so genannte „Mutterbrunnen“ wieder einen Platz.

Auch die Stadtbahn ist Gewinnerin bei der Freigabe der neuen B 31 Ost. Durch den Rückbau der Schwarzwaldstraße entsteht Platz für eine eigene Stadtbahntrasse, die sich auch in der Hansjakobstraße fortsetzt. Durch die Verlängerung der Stadtbahn Littenweiler bis zum Kappler Knoten soll eine schnelle und rei-

nungslose ÖPNV-Anbindung in den Ostteil der Stadt entstehen. An der neuen Endhaltestelle Kappler Knoten lädt ein neuer P&R-Platz zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr ein. Auch das Angebot der Breisgau-S-Bahn soll verbessert werden: Der zweigleisige Ausbau der Höllentalbahnstrecke wird künftig einen 15-Minuten-Takt auf dieser wichtigen Nahverkehrsstrecke ermöglichen.

Von herausragender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung des Alten Messplatzes. Hier entsteht in den kommenden Jahren ein neues Stadtteilzentrum mit Wohnungen, Büros und Einzelhandel sowie einem Stadtteilpark.

Die lange Planungs- und Bauzeit der neuen B 31 Ost hat dazu geführt, dass zahlreiche städtebauliche Vorhaben für den Freiburger Osten aufgeschoben werden mussten. Dadurch entstand jedoch auch die Möglichkeit einer umfassenden Gesamtplanung, die die Entwicklung der Oststadt jetzt auf solide Füße stellt.

## Die weitere Entwicklung der B 31

Im baden-württembergischen Fernstraßennetz ist die B 31 eine bedeutende überregionale West-Ost-Verbindung zwischen der deutsch-französischen Grenze bei Breisach und der Stuttgart-Bodensee-Autobahn A 81 bei Geisingen.

Von Breisach in Richtung Osten soll künftig eine 18 km lange, neue „B 31 West“ einen 5 km kürzeren Weg zum Autobahnanschluss Freiburg-Mitte anbieten und gleichzeitig die Ortsdurchfahrten dieser Region entlasten. Insbesondere die Gemeinde Umkirch wartet auf den Neubau dieser lang ersehnten Straße.

Der zweibahnige Zubringer Mitte nach Freiburg muss täglich über 50000 Fahrzeuge – mit steigender Tendenz – bewältigen. Die Verknüpfung mit dem städtischen Straßennetz an Freiburgs Dreisamerer samt querender, signalregelter Straßen und Stadtbahnlinien macht auf Dauer eine Entlastung mit einem Stadttunnel erforderlich. Er wäre ein wichtiger Lückenschluss zwischen der

nunmehr fertiggestellten B31 Ost und dem „Zubringer Mitte“ im Westen von Freiburg.

Und wie wird es östlich der 7 km langen, jetzt fertiggestellten B 31 Ost weitergehen? In acht Abschnitten soll dort, wo es mit vertretbarem Aufwand möglich ist, ein dritter Fahrstreifen angebaut werden. Damit wird in jede Richtung wechselseitig auf mindestens einem Kilometer Länge eine gute Überholmöglichkeit geschaffen. Der östlich an die neue B 31 zwischen Freiburg und Kirchzarten anschließende Abschnitt nach Himmelreich sowie ein weiterer Abschnitt bei Friedenweiler wurden in jüngster Zeit schon gebaut. Weitere solche dreistreifigen Abschnitte sollen bei Hinterzarten, Neustadt, Löfingen und Unadingen folgen. Der Tunnel der letzten Ortsdurchfahrt außerhalb Freiburgs, bei Falkenstein, ist vorgeplant und wird ebenso wie der Stadttunnel einem Bewertungsverfahren bei der Fortschreibung des Bundesfernstraßen-Bedarfsplans unterzogen.





Das gibts wohl nie wieder: Spaziergang im neuen Schützenallee-Tunnel

## Tausende Besucher kamen zum „Tag der offenen Tür“ und besichtigten die Bauwerke

Richtig viel los war am vergangenen Samstag auf der neu gebauten Bundesstraße 31: Tausende interessierte Besucher nutzten im wahrsten Sinne des Wortes „mit Kind und Kegel“ die Möglichkeit, vor der Inbetriebnahme der B 31 Ost die neue Trasse zu Fuß, mit Inline-Skates oder mit dem Fahrrad zu besichtigen. Die Bauleitung Kirchzarten des Straßenbauamts Freiburg mit vielen weiteren Helfern der örtlichen Bauüberwachung und der Straßenmeisterei Kirchzarten informierten an diesem Tag gemeinsam mit dem Regierungspräsidium anhand von Schautafeln und Vorträgen über die große Baumaßnahme sowie über große und kleine Geschichten und Anekdoten, die während der sechsjährigen Bauzeit auf der B 31 Ost-Baustelle vorgekommen sind. Auch die Arbeitsgemeinschaft B 31 Ost („ARGE B 31 Ost“), die die Planung in die Realität umsetzte, ließ in einer Dia-Präsentation nochmals bereits

vergessene Bauzeiten Revue passieren.

Alle Teile der neuen Schnellstraße einschließlich der beiden großen Tunnel waren für die Besucher geöffnet und frei zugänglich. Nur die Besichtigung der Tunnel-Betriebsstationen war aus Platzgründen zahlenmäßig begrenzt. Den Glücklichen, die eine Eintrittskarte ergatterten, bot sich ein anschaulicher und informativer Einblick in das Herz der hochmodernen Verkehrs- und Tunnelsteuerung: „Tolle Technik“, staunte der junge Sebastian aus Kirchzarten und auch seine Schwester Marina wunderte sich über die „vielen bunten Lämpchen, Knöpfe und Schalter, die zum Betrieb eines Straßentunnels notwendig sind“. Die Freiburger Feuerwehr sowie weitere Rettungsorganisationen und die Straßenmeisterei waren mit ihren Fahrzeugen ebenfalls vor Ort und informierten umfassend darüber, wie das neue Straßenstück betrieben werden wird, welche

Sicherheitsvorkehrungen eingebaut worden sind und wie die Rettungskräfte vorgehen werden, falls auf der neuen Straße ein Unfall passieren sollte.

Am Nachmittag trafen Regierungspräsident Dr. Sven von Ungern-Sternberg und der Freiburger Oberbürgermeister Dr. Dieter Salomon an der Neubaustrecke ein und unternahmen zusammen mit einigen Abgeordneten, Stadträten und weiteren Honoratioren ebenfalls einen Rundgang über die fertige Baustelle. „Die 7,5 Kilometer lange Neubaustrecke wird zu einem Befreiungsschlag für den Freiburger Osten“, so sagte der Regierungspräsident und ergänzte: „Das hat uns viel Kraft gekostet, umso mehr bin ich mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, mit den beteiligten Behörden, mit den Planungs- und Baufirmen und mit allen Freiburgern, die jetzt von der neuen Straße profitieren, stolz auf das, was wir geleistet haben“. Oberbürgermeister Salomon sprach die jahrelangen kommunalpolitischen Diskussionen um die Neubaustrecke an: „Man kann lange streiten, aber wenn etwas entschieden ist, ist es entschieden – dann schaue ich nach vorne und nicht mehr zurück“. Er hoffe, dass die B 31 Ost neu insbesondere für Ebnet und für die Schwarzwaldstraße die erhoffte Entlastung und mehr Lebensqualität bringt.

Neben den im Tunnel angebotenen Speisen und Getränken sorgte die Musik der „Hausband“ des Freiburger Regierungspräsidiums trotz des herbstlich-trüben Wetters für eine gute Stimmung unter den Besuchern.



Ein Prosit auf die neue Straße – für Speis und Trank war auch gesorgt

## Liebe Bürgerinnen und Bürger,

seit rund siebzig Jahren wird über den Ausbau der heutigen B 31 Ost zu einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung diskutiert; vor fast zwanzig Jahren wurde das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Zarten-Freiburg/Maria Hilf abgeschlossen, und vor rund zehn Jahren hat ein außergerichtlicher Vergleich den Weg freigemacht für den Bau dieses so wichtigen Freiburger Teilstücks, das nun nach sechs Jahren Bauzeit für den Verkehr freigegeben wird.

Die B 31 Ost hat damit über mehr als eine Generation die stadtpolitische Diskussion nachhaltig bestimmt. Immer wieder ist dieses von den einen so vehement verfochtene und von anderen ebenso vehement bekämpfte Straßenbauvorhaben auf den Prüfstand des Gemeinderats gekommen. Die Chronik zählt 13 Abstimmungen jeweils mit Mehrheit für das Projekt seit dem Planfeststellungsbeschluss 1984.

Die B 31 Ost ist damit ein Musterbeispiel für die Tragkraft demokratischer Entscheidungen geworden. Auf der Basis des Vergleichs mit allen ehemaligen Klägern ist es gelungen, mit erheblichem finanziellem Engagement der Stadt, des Landes und des Bundes die Planung weiter zu optimieren, den Lärmschutz zu verbessern und sinnvolle Korrekturen im Ausbaustandard und in der Verkehrsführung durchzusetzen. Längere Tunnelabschnitte, Lärmschutzgalerien und eine leistungsfähige Überleitung aus dem Schützenallee-Tunnel in die Schwarzwaldstraße sind sichtbare Ergebnisse dieses Kompromisses. Die enge und vertrauensvolle Kooperation zwischen dem Regierungspräsidium und der Stadt waren dafür eine gute Basis.

Die neue Straße wird das Gesicht des Freiburger Ostens verändern. Die Schwarzwaldstraße und der Ortsteil Ebnet werden nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlastet; für die Stadtplanung eröffnen sich neue Perspektiven zu einer städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung der östlichen Stadtquartiere und für einen weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Sie sind Anlass für den Stadtentwicklungsplan Ost.

Mit der Verkehrsfreigabe nach sechs Jahren Bauzeit sind das Land und die Stadt noch nicht am Ziel. Es ist ein gemeinsames Anliegen, mit dem Stadttunnel zwischen Brauerei Ganter und Schnewlinbrücke die bestehende Lücke zwischen der heutigen Anschlussstelle Brauerei Ganter und dem Zubringer Mitte zu schließen.

Dr. Sven von Ungern-Sternberg  
Regierungspräsident

Dr. Dieter Salomon  
Oberbürgermeister



Viel Prominenz beim „Tag der offenen Tür“: Regierungspräsident Dr. Sven von Ungern-Sternberg und Oberbürgermeister Dr. Dieter Salomon luden zum Besichtigen der Bauwerke ein

## Nun müssen noch die Restarbeiten erledigt und das Flurbereinigungsverfahren durchgeführt werden

Noch ist nicht alles erledigt: Nach der Inbetriebnahme der B 31 Ost werden die letzten Restarbeiten angegangen und weitere städtebauliche Akzente im Freiburger Osten gesetzt: abschließende Kanal- und Straßenbauarbeiten in der Schwarzwaldstraße, die Umgestaltung des Vorplatzes der Maria-Hilf-Kirche als Fußgängerzone, die Fertigstellung der Schützenallee als Anlieger- und Fahrradstraße, der an das Gasthaus „Schützen“ an-

grenzende Biergarten. Auch der Mutter-Kind-Brunnen wird an seinem neuen Platz in der Seminarstraße vor dem Lycée Turenne wieder aufgebaut. Im Konrad-Günther-Park wird der ehemalige Fußweg mit neuer Linienführung wieder in den Park integriert. Mit dem zukünftig auf Tunnel und Galerie verlaufenden durchgängigen Geh- und Radweg wird vor allem für Radfahrer eine neue Ost-West-Achse zwischen Kappel und der Innenstadt eröffnet.

Ein weiterer Schwerpunkt bei den Restarbeiten betrifft die noch herzustellende und überwiegend im innerstädtischen Abschnitt fehlende Begrünung, wie z. B. an der AS Schwarzwaldstraße, in der Schützenallee, der Oberrieder Straße, auf den Lärmschutzgalerien und dem Kappler Tunnel.

Weitere Maßnahmen außerhalb der B 31 Ost wie die Neubauung des Messplatzes, der Umbau der Hansjakobstraße und die Stadtbahnlinie auf dem

Deckel des Kappler Tunnels werden neue städtebauliche Akzente setzen.

Im Planfeststellungsbeschluss für die B 31 Ost wurde außerdem festgehalten, dass die alte Trasse zwischen Zarten und Ebnet im Rahmen einer Flurneuordnung umgestaltet und Ausgleichsmaßnahmen für den Landschaftsverbrauch durchgeführt werden müssen. Deshalb wird sie im westlichen Bereich komplett und im Osten auf die Breite eines

Wirtschaftsweges zurückgebaut. Neben diesen direkten, die Verkehrswege betreffenden Maßnahmen sind im Wege- und Gewässerplan der Flurbereinigung weitere landschaftspflegerische Maßnahmen, wie beispielsweise die Umwandlung von Acker- in Dauergrünlandflächen, die Anlage von Gewässerrandstreifen als Pufferzone für die Gewässer gegenüber den intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen.



# 270 km Kabel verbinden die Sicherheitseinrichtungen der neuen Schnellstraße

Die neue B31 Ost wird im innerstädtischen Teil auf etwa 3,5 km Länge durchgehend in Tieflage und dort wiederum überwiegend in Tunneln und sogenannten Galerien geführt. Auf der Fahrt von Freiburg in Richtung Kirchzarten wird man zunächst den 850 m langen Schützenalleeetunnel durchfahren. Dann folgt auf der linken Seite die 275 m lange Lärmschutzgalerie „West“ und nach einem kurzen freien Stück die 600 m lange Lärmschutzgalerie „Ost“, bevor man vor der Anschlussstelle Kappel den 1250 m langen Kappler Tunnel durchfährt.

Diese für die dortige Wohnbebauung hinsichtlich der Lärmschutzgalerie günstige Situation erfordert aber für die Sicherheit der

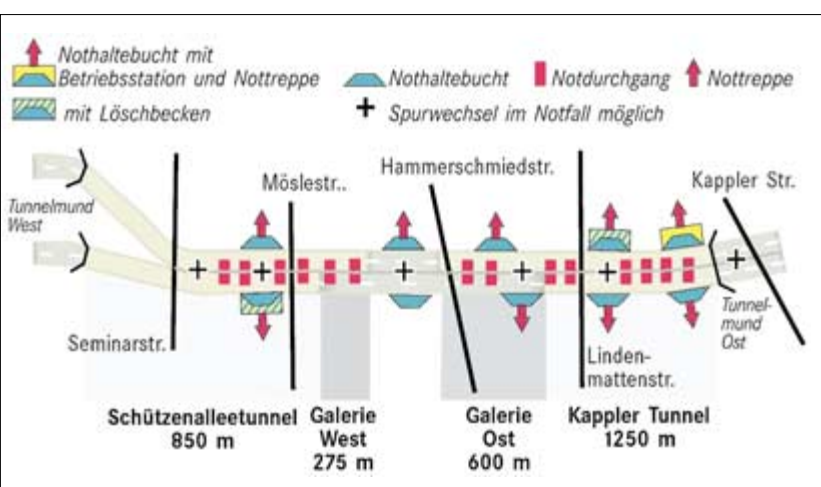
Verkehrsteilnehmer eine Reihe von besonderen Maßnahmen. Die baulichen Vorkehrungen sowie das betriebliche Sicherheitskonzept wurden daher nicht nur mit den Fachleuten der Straßenbaubehörden, sondern auch mit den örtlichen Sicherheitsspezialisten, insbesondere mit der Feuerwehr, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde besprochen und abgestimmt. Dabei geht es nicht nur darum, bei einem eventuellen Brandunfall eine ausreichende Sicherheit für die B-31-Ost-Nutzer zu gewährleisten. Auch für die heute auf den Straßen fast täglich eintretenden „normalen Störungen“ wie z.B. Staus oder Pannen soll möglichst rasch auf geeignete Hilfe zurückgegriffen werden können.

Folgende baulichen und be-

trieblichen bzw. sicherheitstechnischen Einrichtungen tragen dazu ihren Teil bei:

- 2 separate Tunnelröhren
- 15 Notdurchgangstüren
- 6 Nottreppengebäude
- 9 Überfahrtsmöglichkeiten
- 2 Löschwasserbecken
- zentrale Leittechnik
- Datenfernübertragung
- Videoüberwachung
- 56 TV-Kameras
- 48 Strahlventilatoren
- 36 Wechselverkehrszeichen
- 30 Wechsellichtzeichen
- 11 Schranken
- 88 Lautsprecher
- Tunnelfunkanlage
- 48 Notruftelefone
- 76 Handfeuerlöcher
- Brandmeldeanlage
- 27 Löschwasserhydranten
- 2 Druckerhöhungsanlagen
- beleuchtete Fluchtwegschilder
- Brandnotleuchten
- Tunnelbeleuchtung
- 3 USV-Anlagen
- Verkehrsfunksender SWR 3
- Mobilfunk D1, D2, O2

Alle diese sicherheitstechnischen Einrichtungen werden durch rund 270 km(!) Kabel, die in rund 100 km Rohren liegen, miteinander verbunden. Ohne Übertreibung kann man sagen, dass die B31 Ost nach dem neuesten Stand der Technik gebaut wurde und zu den modernsten Anlagen in Deutschland zählt. Damit ist die bestmögliche Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer gewährleistet.



Schematische Darstellung der Sicherheitseinrichtungen entlang der neuen Bundesstraße zwischen Ganter- und Kappler Knoten

## Tunnelsicherheit wird groß geschrieben: Notfallübung mit Feuerwehr und Rettungskräften

Alle Sicherheitspläne nützen nichts, wenn sie nicht ausreichend geübt werden. Deshalb wurde unter der Leitung der Berufsfeuerwehr Freiburg noch vor der Verkehrsfreigabe der B31 Ost eine erste Notfallübung durchgeführt. Ziel war es, neben der Umsetzung der Einsatzpläne auch die Kommunikationswege, die Alarmierung der Einsatzkräfte und die Zusammenarbeit der Beteiligten (Feuerwehr, Rettungsdienste, Polizei und Tunnelbetreiber) praktisch zu üben. Hierzu wurde im Schützenalleeetunnel folgende Situation inszeniert:

Aufgrund eines Defektes an einem Lkw entsteht ein Fahrzeugbrand, gleichzeitig ist die Tunneldurchfahrt blockiert. Hinter dem Lkw sind noch ca. 40 Pkw und ein

vollbesetzter Reisebus in die verrauchte Röhre eingefahren. Bei der Selbstrettung über die Fluchttüren und Nottreppen haben sich einige Personen verletzt (z.B. Knochenverletzungen, -brüche, Schock, Brandverletzungen).

Die Feuerwehr war mit zwei Löschzügen der Freiburger Berufsfeuerwehr sowie mit den Freiwilligen Feuerwehrrabteilungen Wiehre, Oberstadt, Ebnet und Kappel im Einsatz. Auch die Freiwillige Feuerwehr Kirchzarten war um Hilfe gebeten worden. Außerdem waren Rettungskräfte des Roten Kreuzes und des Malteser Hilfsdienstes sowie die Polizei und die Straßenbauverwaltung gefordert.

Nach der Übung fand im Bei-

sein der rund 300 beteiligten Einsatzkräfte und der Presse eine Dokumentation und Erstbeurteilung des Übungsablaufs statt. Regierungspräsident von Ungern-Sternberg und Bürgermeister von Kirchbach dankten allen Beteiligten für ihr Engagement und die guten Leistungen.

Die Alarmpläne, Gefahrenabwehrpläne und Feuerwehrpläne werden derzeit nach den bei der Übung gewonnenen Erkenntnissen aktualisiert und fortgeschrieben. Auch zukünftig werden die festgelegten Handlungsabläufe für die unterschiedlichen Notfallmaßnahmen laufend überprüft und geübt, damit ein Höchstmaß an Sicherheit für die Personen im Tunnel gewährleistet werden kann.



Simulation eines Notfalls: Feuerwehr, Rettungskräfte und Straßenmeisterei üben die Zusammenarbeit und testeten die Sicherheitseinrichtungen im Straßentunnel



### Was ist bei Einfahrt in den Tunnel zu beachten?

- Radio einschalten und auf angegebene Frequenz einstellen!
- Abblendlicht einschalten!
- Sonnenbrille abnehmen!
- Verkehrszeichen und -signale beachten!
- Erforderlichen Abstand einhalten!
- In Gegenverkehrstunneln nicht überholen!
- Niemals wenden oder rückwärts fahren!
- Nur in Notfällen anhalten!

### Was ist bei einem Stau zu beachten?

- Warnlichter einschalten!
- Abstand einhalten, auch bei Langsamfahrten und beim Anhalten!
- Motor abschalten, wenn der Verkehr steht!
- Meldungen im Radio hören!
- Durchsagen der Polizei und Wechselverkehrszeichen beachten!

### Was ist bei Panne oder Unfall zu beachten?

- Warnlichter einschalten!
- Fahrzeug auf Standstreifen oder in Haltebucht oder äußerst rechts anhalten!
- Motor abstellen!
- Fahrzeug verlassen!
- Wenn notwendig und möglich Erste Hilfe leisten!
- Hilfe über Notruftkabine einholen!

### Was ist bei einem Fahrzeugbrand zu beachten?

- Bei Brand im eigenen Fahrzeug, wenn möglich, aus dem Tunnel fahren!
- Wenn nicht möglich, dann:
- Auf die Seite fahren und Motor abstellen!
- Fahrzeug sofort verlassen!
- Brand mit eigenem oder Feuerlöscher aus Notruftkabine löschen!
- Hilfe über Notruftkabine einholen!
- Wenn notwendig und möglich Erste Hilfe leisten!
- Wenn Brand nicht zu löschen ist, unverzüglich zu einem Notausgang flüchten!

#### Impressum

Herausgeber: Regierungspräsidium Freiburg i.Br.

Texte: Regierungspräsidium Freiburg, Stadt Freiburg, Text „Schon Marie-Antoinette ...“ auf S. 2: Kurt Scharbach, OBR i.R.

Fotos: J. Ruf / BPI / Rapp-Regioplan Rüdiger Buhl Feuerwehr Freiburg

Grafiken: Regierungspräsidium Freiburg Lithografie von M. Faser, Freiburg

Herstellung: Freiburger PrePress GmbH & Co. KG Freiburger Druck GmbH & Co. KG