

Bürgerinformationsveranstaltung zum Projekt „B 462 Tunnel Freudenstadt“

**Dokumentation zur öffentlichen Informationsveranstaltung am 09. Oktober
2019 im Kongresszentrum Freudenstadt**

Inhaltsverzeichnis

Ablauf der Veranstaltung	1
Einleitung.....	2
Vorabinformation an den Stellwänden.....	2
Begrüßung.....	2
Straßenplanung	3
Landschaftsplanung	4
Technischer Umweltschutz.....	4
Rückfragen und Diskussion	5

Ablauf der Veranstaltung

Ab 17:00 Uhr: Einlass der Bürger*innen

Informationen an den Stellwänden in der Halle zu folgenden Themen:

- Straßenplanung
- Lärmschutz, Luftschadstoffe
- Landschaftsplanung
- Tunnel
- Visualisierung

18:00 Uhr: Beginn der Veranstaltung

18:00 – 18:10 Uhr: Begrüßung und Grußwort

- Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder
- Oberbürgermeister Julian Osswald

18:10 – 18:15 Uhr: Moderation

Erläuterungen zum Ablauf der Veranstaltung (Katharina Kuch, RP Karlsruhe)

18:15 – 18:45 Uhr: Vortrag zu den folgenden Themen

- Straßenplanung
(Nicolai Deveaux, RP Karlsruhe)
- Landschaftsplanung
(Burchard Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung)
- Technischer Umweltschutz
(Frank Hildenbrand, RP Karlsruhe)

Ab 18.45 Uhr: Rückfragen aus dem Publikum Diskussion mit Experten

Einleitung

Die Innenstadt von Freudenstadt wird derzeit von den Bundesstraßen B 28 und B 462 durchquert, die am zentralen Marktplatz aufeinander treffen. Der im neuen „Tunnel Baiersbronn“ geführte Ast der B 462 nimmt den Verkehr am westlichen Stadtrand von Freudenstadt von der B 462 auf und schließt östlich der Innenstadt an das bereits fertiggestellte Ausbauprojekt der B 28 „Vierspuriger Ausbau Stuttgarter Straße in Freudenstadt (1. Bauabschnitt)“ sowie an das innerörtliche Straßennetz an.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Freudenstadt vom Durchgangsverkehr auf der B 462 ist die Realisierung des Tunnelbauprojektes mit dem „Tunnelast der B 462 in Richtung Baiersbronn“ dringend notwendig.

Vorabinformation an den Stellwänden

Bereits eine Stunde vor Beginn der Veranstaltung hatten die Bürger/Innen die Möglichkeit, sich über die zentralen Themen der Planung an Stellwänden zu informieren. In den verschiedenen Themenecken wurden diverse Planungsunterlagen – zur Straßenplanung, zur Landschaftsplanung, zum Lärmschutz und zu den Luftschadstoffen – von den jeweiligen Experten des Regierungspräsidiums und der beteiligten Fachbüros vorgestellt und erläutert. Insbesondere die interaktive 3D-Visualisierung der V-KON.media GmbH aus Trier konnte den Bürger/innen vermitteln, wie das Projekt nach der Realisierung aussehen wird. Durch die Vorabinformationen wurden erste Eindrücke der aktuellen und zukünftigen Planungen gewonnen sowie konkrete Bürgeranliegen diskutiert.

Begrüßung

Regierungspräsidentin Sylvia M. Felder

Die Veranstaltung eröffnet Frau Regierungspräsidentin Felder. Sie freut sich über die große Anzahl der Teilnehmenden. Darüber hinaus dankt sie Herrn Oberbürgermeister Osswald und seinen Mitarbeitern für die konstruktive Zusammenarbeit an dem Projekt sowie für die Mithilfe bei der Organisation der Veranstaltung.

Regierungspräsidentin Felder merkt an, dass schon die Franzosen im Jahr 1946 erkannten, dass sich die verkehrliche Situation von Freudenstadt im Herzen dringend verbessern müsse. Von daher sei es ein Meilenstein, dass die Umsetzung des Tunnels Baiersbronn nun so konkret ist.

Mitten durch die Stadt laufen die B 28 und die B 462, weshalb frühere Planungen auch zwei Tunnel zur Entlastung der Innenstadt vorsahen, so Regierungspräsidentin Felder weiter. Allerdings sei die Realisierung beider Tunnel wegen der Vielzahl anderer Projekte in der Region unwahrscheinlich, weshalb der „Tunnelast B 462 in Richtung Baiersbronn“ aufgrund seiner größeren Entlastungswirkung in Abstimmung mit den Ministerien und der Stadt Freudenstadt nun prioritär vorangetrieben wird. Auch der Gemeinderat sei dieser Entscheidung gefolgt. Jetzt stehe die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens kurz bevor.

Oberbürgermeister Julian Osswald

Anschließend folgt die Begrüßung von Herrn Oberbürgermeister Osswald, der sich ebenfalls über die große Resonanz freute. Seit elf Jahren sei er in Freudenstadt Oberbürgermeister und von Anfang an standen die beiden Tunnel auf der Agenda. Früher ging dabei die Sorge um, dass niemand mehr Freudenstadt besuchen würde, wenn der Verkehr nicht mehr durch die Innenstadt fließe. Der Verkehr würde aber immer mehr, heute seien am Marktplatz 24.000 Fahrzeuge täglich unterwegs, darunter viel Schwerverkehr.

In den letzten Jahren seien 4,5 Millionen Euro in die Ortsdurchfahrt von Freudenstadt investiert worden, wofür sich Herr Osswald nochmals bei Frau Regierungspräsidentin Felder bedankte. Aufgrund der vorhergegangenen Investitionen sei es nur konsequent, dass nun eine Entlastung der Innenstadt folge.

Der „Tunnelast B 462 in Richtung Baiersbronn“ hätte dabei die größere Entlastungswirkung für die Innenstadt. Bis zum jetzigen Zeitpunkt seien von Seiten des Bundes keine weiteren Mittel für einen zweiten Tunnel bereitgestellt worden. Allerdings sei der zweite Tunnel im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten, so dass die Perspektive bestehe, dass dieser irgendwann auch realisiert werde. Abschließend bedankt sich Herr Osswald beim Regierungspräsidium und den Abgeordneten in Berlin für deren Einsatz bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans.

Katharina Kuch (Regierungspräsidium Karlsruhe)

Schließlich begrüßt die Moderatorin Frau Kuch vom Regierungspräsidium Karlsruhe die Anwesenden. Frau Kuch erläutert die Themen sowie den Ablauf der Informationsveranstaltung.

Ziel der Veranstaltung sei es, die Bürger/Innen aus erster Hand umfassend über die aktuellen Planungsunterlagen und deren Hintergründe zu informieren. Zudem sollen Fragen und Anliegen für jedermann verständlich erörtert werden.

Straßenplanung

Nicolai Deveaux (Regierungspräsidium Karlsruhe)

In seinem Vortrag erläutert Herr Deveaux zunächst, welche Projekte entlang der Achse „Freudenstadt – Autobahnanschlussstelle Horb“ zurzeit geplant bzw. schon umgesetzt sind, denn der Tunnel Freudenstadt ist Teil dieser Achse.

Danach geht er auf den Verlauf der Planung während den letzten 20 Jahren ein und nennt nochmals die Gemeinderatsentscheidung, den „Tunnelast B 462 in Richtung Baiersbronn“ prioritär voranzutreiben. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird dieser Tunnel auch im vordringlichen Bedarf gelistet, der B 28 Tunnel dagegen nur im weiteren Bedarf mit Planungsrecht.

Anschließend präsentiert Herr Deveaux Zahlen und Fakten zum geplanten Tunnel Baiersbronn. So beträgt die Länge des Tunnels ca. 1,5 km, die Baukosten liegen bei ca. 113 Millionen Euro und die Reduktion des Verkehrs am Marktplatz infolge des Tunnels beträgt ca. 10.500 Fahrzeuge pro Tag.

Anhand von Planausschnitten, Bildern der Animation sowie den Erläuterungen von Herrn Deveaux können sich die Bürger/Innen im weiteren Verlauf des Vortrags einen Überblick über den Trassenverlauf sowie die beiden Tunnelportale verschaffen.

Der Vortrag schließt mit einem Ausblick über das weitere Vorgehen ab: bis Ende des Jahres 2019 werden die Planfeststellungsunterlagen vervollständigt, um Anfang des Jahres 2020 das Planfeststellungsverfahren einleiten zu können.

Landschaftsplanung

Burchard Stocks (Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung)

Da im Laufe des Abends schon viel zur Planungsgeschichte und zur Ausgangssituation gesagt wurde, geht Herr Stocks zu Beginn seines Vortrags darauf nur kurz ein, um dann zu den Aufgaben der Umweltverträglichkeitsstudie überzuleiten.

Danach stellt er die Prüfung unterschiedlicher Teillösungen des Vorhabens sowie deren Ergebnis vor. So soll der Tunnel vom Ostportal aus vorgetrieben werden, u.a. wegen schwieriger topographischer Verhältnisse am Westportal und dem Abtransport der Tunnelausbruchmassen. Dieser würde dann nämlich nicht durch das Zentrum Freudenstadts erfolgen. Außerdem erläutert er, anhand welcher Kriterien die Entscheidung zur Ausformung des Ostportals getroffen wurde.

Anschließend erläutert Herr Stocks die relevanten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Tiere, Boden, Luft, Landschaft, Wasser sowie Kultur- und Sachgüter und stellt sie den Entlastungen von Verkehr, Trenneffekten, Lärm und Luftschadstoffen des Stadtgebiets gegenüber.

Zum Schluss seines Vortrags geht Herr Stocks auf die Kompensationsmaßnahmen ein, die im Zuge der Baumaßnahme ergriffen werden.

Technischer Umweltschutz

Frank Hildenbrand (Regierungspräsidium Karlsruhe)

In seinem Vortrag erläutert Herr Hildenbrand zunächst die rechtlichen Vorgaben bei der Bemessung von Schallschutz und zeigt dabei die Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV auf. Ebenso stellt er die Grundlagen für das Berechnungsmodell nach RLS-90 vor.

Anhand der Lärmdifferenzkarte können die Bürger/Innen erkennen, an welchen Stellen und um wieviel Dezibel der geplante Tunnel Veränderungen der Lärmsituation hervorruft. Herr Hildenbrand hält fest, dass die Lärmsituation sich an den Gebäuden durch die Maßnahme im Vergleich zu heute im Innenstadtbereich mit Ausnahme des Nahbereichs am Ostportal insgesamt großflächig verbessert. Während am Westportal keine Grenzwerteüberschreitung vorliegt und damit kein Schallschutzkonzept erforderlich ist, wird am Ostportal ein solches Konzept aufgrund der teilweisen Überschreitung der Grenzwerte benötigt. Das Schallschutzkonzept am Ostportal sieht eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen vor, wobei hier die meisten Gebäude mit neuem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bereits durch den 4-Streifigen Ausbau der B 28 anspruchsberechtigt waren oder noch anspruchsberechtigt sind.

Danach erläutert Herr Hildenbrand die rechtlichen Vorgaben beim Immissionsschutz und zeigt dabei die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV auf, ebenso wie die Berechnungsgrundlagen.

Anhand zweier Karten für den Planfall 2030 und den Vergleichsfall 2030 wird ersichtlich, wo es zu Änderungen der Luftschadstoffbelastung kommen wird. Herr Hildenbrand stellt fest, dass die Planung hinsichtlich der Belastung durch Luftschadstoffe vorteilhaft ist und dass die Grenzwerte überall unterschritten werden.

Rückfragen und Diskussion

Nachdem die Bürger/Innen durch die Fachvorträge umfassend informiert wurden, hatten die Anwesenden die Möglichkeit, gezielte Rückfragen an die jeweiligen Referent/Innen zustellen, um noch offene Fragen zu klären. Im folgenden Abschnitt sind sowohl die Bürgerfragen, als auch die Experten-Antworten zu den jeweiligen Themenbereichen zusammengefasst:

Frage aus der Bürgerschaft	Experten-Antwort
Allgemeines	
Wie lange dauert das Planfeststellungsverfahren?	Eine genaue Angabe darüber ist schwierig, da dies u.a. davon abhängig ist, ob bzw. wie viele Klagen eingehen. Im Schnitt dauert ein Planfeststellungsverfahren jedoch ca. 1 bis 1,5 Jahre.
Was passiert mit der Rußhütte?	Ob die Rußhütte an anderer Stelle wieder aufgebaut wird, steht noch nicht fest. Dies wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geklärt. Die Frage einer Versetzung oder eines ersatzlosen Abbruchs hat allerdings keinen Einfluss auf die Verfahrensdauer des Planfeststellungsverfahrens. Wenn als Auflage im Planfeststellungsbeschluss der Wiederaufbau gefordert wird, erfolgt dieser selbstverständlich.
Gibt es eine Entschädigung für die Anwohner am Ostportal?	Entschädigungen sind weder von Seiten der Stadt noch von Seiten des Bundes vorgesehen. Grenzwertüberschreitungen werden durch Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Auch während der Bauphase werden Maßnahmen gegen Baulärm ergriffen.
Wurden die Einlagerungen in der „Boschenlochkurve“ analysiert?	Ja, eine Analyse der Einlagerungen ist bereits erfolgt. Aufgrund deren Ergebnisse sind Stabilisierungsmaßnahmen in diesem Bereich geplant.
Wird die Hochbrücke Horb zu Baubeginn des Tunnels fertig sein?	Das Planfeststellungsverfahren geht ca. 1,5 Jahre, die vor Baubeginn erforderliche Ausführungsplanung ebenfalls ca. 1,5 Jahre. Voraussichtlich wird die Hochbrücke Horb bis dahin fertiggestellt sein.
Wie schnell darf im Tunnel gefahren werden?	Diese Entscheidung trifft die Verkehrsbehörde. In vergleichbaren Tunneln wurde bislang eine

	Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet.
Verkehrsplanung	
Wieso wird am Ostportal kein Kreisverkehr geplant?	Wegen des viel größeren Flächenverbrauchs eines Kreisverkehrs im Vergleich zu einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung sowie der Gefahr eines langen Rückstaus in den Tunnel wurde die Errichtung eines Kreisverkehrs bislang nicht weiterverfolgt. Durch eine Ampelanlage und den damit verbundenen Einbau von Induktionsschleifen, welche die Signalsteuerung beeinflussen, kann ein Rückstau minimiert werden. Bei einem Kreisverkehr ist dies nicht regelbar.
Ist ein Rückstau in den Tunnel zu erwarten?	Maximal in der Spitzenstunde sind vereinzelt Rückstauungen in den Tunnel zu erwarten.
Wieso gibt es am Ostportal keine Fußgängerbrücke?	Eine Fußgängerbrücke wäre sehr kostenintensiv und nach derzeitigem Stand nicht erforderlich. Die Fußgänger sind im Signalprogramm der Lichtsignalanlage berücksichtigt.
Wie wird der Verkehr nach Kniebis geführt?	Der Verkehr nach Kniebis erfolgt wie bisher durch die Stadt. Herr OB Osswald betonte nochmals, dass zwei Tunnel gleichzeitig nicht realisierbar waren, weshalb eine Priorisierung erfolgen musste. Die Stadt Freudenstadt würde sich aber weiterhin für die Umsetzung des zweiten Tunnels einsetzen.
Ist an der Einmündung am Westportal eine Lichtsignalanlage vorgesehen?	Nein, da aktuell keine verkehrliche Notwendigkeit besteht. Es wäre aber theoretisch möglich, dort zu einem späteren Zeitpunkt eine solche Lichtsignalanlage zu installieren, sollte sich herausstellen, dass es doch erforderlich ist.
Tunnelentlüftung	
Wie entwickelt sich die Situation am Westportal bezüglich Luftschadstoffe?	Durch den Tunnel kommt es grundsätzlich zu einer stärkeren Schadstoffbelastung am Westportal. Dies betrifft jedoch nur Bereiche, in denen keine Gebäude stehen. An den Gebäuden werden die Grenzwerte eingehalten.
Wie sieht das Abluftkonzept des Tunnels aus?	Der Tunnel belüftet sich im Regelfall auf natürliche Art und Weise. In Ausnahmefällen befördert die Lüftungsanlage die Abluft abwechselnd über die beiden Tunnelportale aus dem Tunnel hinaus.
Erfolgt die Entlüftung des Tunnels nur über das Ostportal?	Nein, Entlüftung erfolgt zeitweise über das Westportal, zeitweise über das Ostportal. Außerdem werden selbst bei asymmetrischer Schadstoffverteilung die Grenzwerte für Luftschadstoffe überall eingehalten.
Wieso wird kein Kamin für die Entlüftung des Tunnels vorgesehen?	Ein Kamin ist technisch nicht notwendig. Darüber hinaus könnte ein Kamin in diesem Fall

	nur mit mechanischen Ventilatoren umgesetzt werden, welche einen hohen Energiebedarf hätten.
Tunnelbau	
Wie lange dauert der Bau des Tunnels?	Für den Tunnelrohbau werden ca. 3,5 Jahre und für die Ausstattung ca. 1 Jahr benötigt.
Wohin kommt das Ausbruchmaterial?	In den 90er Jahren war das Ziel, das Ausbruchmaterial zu deponieren. Das Kreislaufwirtschaftsgesetz sieht heute die Wiederverwertung des Materials vor. Deshalb wird es am Portal klassifiziert und dann zu anderen Baustellen zum Wiedereinbau abtransportiert. Eventuell muss ein Teil des Materials zwischengelagert werden.
Ist ein Abtransport des Ausbruchmaterials über die Schienen vorgesehen?	Nein, der Abtransport des Ausbruchmaterials erfolgt mittels Lkw in Richtung Horb.
Warum wird die Baustelleneinrichtungsfläche nicht am Westportal vorgesehen?	Wegen der dort vorherrschenden schwierigen Platzverhältnisse ist eine Baustelleneinrichtungsfläche nicht möglich. Außerdem müsste dann der gesamte Baustellenverkehr durch das Stadtzentrum geführt werden.
Finden die Arbeiten am Tunnel auch nachts bzw. am Wochenende statt?	Die genauen Zeiten der Bauarbeiten sind noch nicht bekannt. Da der Samstag ein Werktag ist, wird samstags jedoch höchst wahrscheinlich gearbeitet.
Können durch die Sprengungen Schäden an Gebäuden entstehen?	Vor Baubeginn wird in einem Korridor rechts und links der Tunnelachse der Bestand der Gebäude aufgenommen und ein Beweissicherungsgutachten erstellt. Während des Tunnelvortriebs werden Erschütterungsmessgeräte in den Kellern der betroffenen Wohngebäude aufgestellt. Bei Überschreitung der in einer DIN-Norm vorgegebenen Werte erfolgt eine Anpassung des Sprengvortriebs. Wenn Schäden nachweislich durch die Bauarbeiten ausgelöst wurden, würde selbstverständlich eine Entschädigung der betroffenen Eigentümer/Innen durch den Bund erfolgen.
Wieso erfolgt der Bau des Tunnels mittels Sprengvortrieb?	Die hohe Abrasivität des Buntsandsteins führt zu einem großen Verschleiß an den eingesetzten Bohrwerkzeugen. Daher und aufgrund der Tunnellänge kommt ein Schildvortrieb nicht in Frage. Außerdem würde ein solcher Maschineneinsatz zwar zu geringeren, dafür aber kontinuierlichen Erschütterungen führen und ist daher für die Bewohner als eher nachteilig zu bewerten.
Lärmschutz	
Was passiert mit denkmalgeschütz-	Der Denkmalschutz wird in einem solchen Fall

ten Häusern, die einen passiven Lärmschutz erhalten sollen?	berücksichtigt. Ein Ingenieurbüro wird zu gegebener Zeit den Bestand aufnehmen, damit individuelle Schallschutzmaßnahmen erfolgen können.
Wird der Lärmschutzwall zuerst errichtet?	Sobald der bautechnische Ablauf es zulässt, wird der Lärmschutzwall am Ostportal errichtet.

Projektbeschreibung im Beteiligungsportal



Beteiligungsportal
der Regierungspräsidien

www.rp-karlsruhe.de

→ Beteiligungsportal (Link unten auf der Seite)

→ Verkehr/Infrastruktur: Aktuelle Straßenplanungen

Hinweis: Die Rechte zur Veröffentlichung der Dokumentation liegen beim Regierungspräsidium Karlsruhe.