

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kerstin Andreae, Peter Hettlich, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/4816 –**

### **Realisierung des Projekts B 31 Stadttunnel Freiburg (Bundesverkehrswegeplan-Nr. 8613)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Projekt Freiburger Stadttunnel B 31 ist 2003 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden (BWVP-Nr. 8613). Die einröhrige Variante mit zwei Fahrspuren ist im vordringlichen Bedarf und die zweiröhrige Variante ist im weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

Mit der EU-Richtlinie 2004/54/EG vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz ist aus Sicht der Landesregierung Baden-Württemberg die einröhrige Variante aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr realisierbar.

1. Ist eine Höherstufung der zweiröhrigen Variante im Bundesverkehrswegeplan machbar, und wird diese erfolgen?

Im Fernstraßenausbaugesetz ist festgelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Ablauf von fünf Jahren überprüft, ob der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Im Ergebnis der Überprüfung, die nicht für Einzelmaßnahmen, sondern im Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland erfolgt, ist über die Erforderlichkeit der Fortschreibung zu entscheiden.

2. Warum ist die B 31 Stadttunnel Freiburg nicht im Entwurf des Investitionsrahmenplans 2006 bis 2010 aufgeführt?

Die Auswahl der Bundesfernstraßenprojekte im Entwurf des Investitionsrahmenplans (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes erfolgte grundsätzlich aus Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfs-

plans. Der Schwerpunkt liegt dabei in der zügigen Fertigstellung laufender sowie der Einordnung der bereits planfestgestellten Maßnahmen. Die zusätzliche Aufnahme dieses Projektes in den Entwurf des IRP war neben der überdurchschnittlichen Kostenhöhe und dem vorgegebenen Planungsrahmen des Programms in erster Linie wegen der fehlenden planerischen Voraussetzungen nicht möglich.

3. Plant die Bundesregierung, die B 31 Stadttunnel Freiburg noch in den Investitionsrahmenplan aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

Nein, es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wann kann frühestens mit einer Realisierung der einröhrigen Variante begonnen werden?

Über den Zeitpunkt der Verwirklichung von zunächst einer Tunnelröhre kann im Hinblick auf den frühen Planungsstand noch keine Angabe gemacht werden.

5. Ist eine zweiröhrige Variante aus Sicherheitsgründen überhaupt erforderlich?

Schreibt die EU-Tunnelrichtlinie eine solche für den Freiburger Stadttunnel zwingend vor?

Für den Freiburger Stadttunnel gilt die EU-Tunnelrichtlinie nicht, da er außerhalb des transeuropäischen Straßennetzes liegt. Für diese Tunnel erfolgt die Auswahl des Querschnittes gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitte (RAS-Q)“ in Verbindung mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 6/2000“. Hieraus ergibt sich auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsstärke die Notwendigkeit von zwei Tunnelröhren.

Bei Herstellung nur einer Tunnelröhre ist der Betrieb in dieser Tunnelröhre jedoch nur im Richtungsverkehr vorgesehen, um die Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität zu erfüllen. Der Richtungsverkehr für die andere Fahrtrichtung wird bis zum Bau der zweiten Tunnelröhre weiterhin oberirdisch geführt.

6. Welchen Einfluss übt die Bundesregierung auf das Land Baden-Württemberg aus, damit die Landesregierung das Regierungspräsidium Freiburg anweist, die nötigen Planungsmittel freizugeben?

Die Disposition von Planungsmitteln und Planungsleistungen obliegt nach Artikel 104a Grundgesetz den für die Planung von Bundesfernstraßen zuständigen Ländern in eigener Verantwortung. Die Bundesregierung übt keinen Einfluss auf die Einleitung und Durchführung einzelner Planungsstufen des Projekts, B 31 Stadttunnel Freiburg aus, denn die Kosten für die jeweiligen Planungen müssen aus Landesmitteln bestritten werden.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Überschreitungen der Schadstoffgrenzwerte (Stickstoffdioxid, Feinstaub) auf der derzeit durch das Freiburger Stadtgebiet verlaufenden B 31 und die geplanten Verkehrsbeschränkungen (Luftreinhalteplan und Aktionsplan des Regierungspräsidiums)

dieser wichtigen Transitstrecke, sollte der Stadttunnel nicht in den nächsten Jahren gebaut werden?

Luftreinhaltepläne oder Aktionspläne für die Stadt Freiburg sind hier nicht bekannt, da derartige Pläne nach § 47 Abs. 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) von den nach Landesrecht zuständigen Behörden aufgestellt werden. Grundsätzlich sind aber Verkehrsbeschränkungen eine Möglichkeit, kurzfristig Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte zu begegnen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass bei der Festlegung der Maßnahmen in dem Luftreinhalteplan und dem Aktionsplan die gesetzlichen Rahmenbedingungen beachtet wurden und dass die genannten Verkehrsbeschränkungen unter Beachtung des in § 47 Abs. 4 BImSchG enthaltenen Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und entsprechend dem Verursacheranteil des Straßenverkehrs aufgenommen wurden.

