

Freiburger Stadttunnel **AG Oberflächenplanung**

am 26. Juni 2023, 18.30 – 21.45 Uhr
Dokumentation



Version 2.0
26. Juli 2023

Nicole Maiß
Dr. Sarah Ginski-Thiele

Zebralog GmbH
Oranienburger Straße 87/89
10178 Berlin

www.zebralog.de
info@zebralog.de

Inhalt

1	Hintergrund und Kontext	3
2	Vorgehen und Ablauf	4
2.1	Team	7
3	Ergebnisse	7
3.1	Die Veranstaltung „in Zahlen“	7
3.2	Inhaltliche Ergebnisse	7
3.3	Rückmeldungen zu Prozess und Rahmen	10
3.4	Fazit	10
4	Anhang	10
4.1	Beiträge aus den Workshops	10

1 Hintergrund und Kontext

In Freiburg ist geplant, die stark befahrene B 31 auf einem ca. zwei Kilometer langen Abschnitt zwischen Kronenbrücke und Schützenalleeuntunnel unter die Erde zu verlegen. Das **Stadttunnelprojekt** ist ein komplexes innerstädtisches Planungsvorhaben.

Die zuständige Autobahn GmbH und die Stadt Freiburg informieren in öffentlichen Veranstaltungen über den Fortschritt der Planungen, zuletzt im Dezember 2022. Thematische Arbeitsgruppen fungieren darüber hinaus als ein geschützter, halböffentlicher Raum, um Details der Planungen eingehender diskutieren zu können. Bisher fanden drei Arbeitsgruppen statt: zum Ganterknoten (2018), zum Westportal (2018) sowie eine Arbeitsgruppensitzung zur Oberflächengestaltung (2020).

Mit der geplanten Inbetriebnahme des Stadttunnels wird sich die Verkehrsmenge an der Oberfläche deutlich reduzieren, wodurch sich für die Oberfläche neue Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten ergeben. Diese wurden 2020 in einer ersten Arbeitsgruppe zur Oberflächengestaltung diskutiert. Eine im Dezember 2022 veröffentlichte Verkehrsuntersuchung hat die zugrunde liegenden Annahmen bestätigt.

In der Arbeitsgruppensitzung zur Oberflächenplanung vom 26.06.2023 wurden die neuen Planungsstände im Rahmen einer ersten Konzeptstudie diskutiert. Die Studie beispielhafte Lösungen für den neuen zentralen Stadtraum entlang der Dreisam aufzeigen.

Zielgruppe

Die Gruppe der Teilnehmenden rekrutierte sich aus 40 Personen, darunter ca. 20 Personen aus der bestehenden Arbeitsgruppe (u.a. Architekt_innen, Bürger_innen, Bürgervertreter_innen), die an einer weiteren Mitarbeit interessiert waren. Sie wurden direkt angeschrieben. Die anderen Teilnehmenden waren 20 Zufallsbürger_innen aus dem Stadtgebiet im Umfeld. Hierfür wurden 1.000 zufällig aus dem Melderegister ausgewählte Personen angeschrieben – die Rückmeldungen gingen in ein Losverfahren zur Auswahl der Teilnehmenden ein, die nach diversen demographischen Kriterien (Alter, Geschlecht, Wohnort) ausgewählt wurden.

Ziel der Veranstaltung

Bürger_innen aus dem örtlichen Umfeld sowie interessierte und im Prozess engagierte Akteure wurden eingeladen, sich über den Planungsstand und die zugrunde liegenden Prüfungen und Annahmen ausführlich zu informieren. Mit diesen Informationen an der Hand sollten sie in die Lage versetzt werden, bei einem „Blick auf den Schreibtisch“ die zwei vorgestellten Szenarien zur Oberflächengestaltung in Kleingruppen zu diskutieren und sie um ihre eigenen Perspektiven, Hinweise und ihr Alltagswissen zu ergänzen. Ihre Hinweise wurden dokumentiert und werden dem Planungsteam zur Verfügung gestellt, um in die weitere Ausarbeitung der Szenarien einzufließen.

Über die Oberflächengestaltung hinausgehende Hinweise konnten auf vorbereiteten Pinnwänden notiert werden und wurden ebenfalls dokumentiert.

2 Vorgehen und Ablauf

Die Veranstaltung wurde in zwei sich ergänzenden Teilen und Formaten konzipiert. Der erste Teil im Plenum (18.30 bis ca. 19.50 Uhr) diente der Information über das Gesamtprojekt, aktuelle Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Dreisamufer sowie zu den Hintergründen und Leitplanken der freiraumplanerisch und städtebaulichen Szenarien.

Im zweiten Teil wurden die Szenarien in Kleingruppen diskutiert. Ein Wechsel der Gruppen sorgte dafür, dass alle Teilnehmenden beide Szenarien kommentieren konnten: zum einen das Szenario, in dem die Verkehrsführung einseitig auf der Südseite geführt würde, zum anderen das Szenario, in dem der Verkehr in jeweils eine Richtung auf der Süd- bzw. Nordseite geführt würde.



Abb. 2 | Plenum (© Nicole Maiß)

Ablauf Plenum ab 18.30 Uhr

- Begrüßung durch Moderation Frau Dr. Ginski-Thiele (Zebralog)
- Einführung durch Herrn Tuschter (Projektsteuerung Stadt Freiburg) in den bisherigen Stadttunnel-Prozess und ein Einblick zum Stand der Planungen der Autobahn GmbH
- Einblick in die Verkehrsuntersuchungen durch Herrn Dr. Baier (BSV – Büro für Stadt- und Verkehrsplanung)
- Ausführliche Vorstellung der beiden Szenarien zur Oberflächengestaltung durch Frau Hlawna (Latz + Partner Landschaftsarchitekten); Einführung in die zugrunde liegenden Gestaltungskriterien
- Raum für Verständnisfragen; Verweis auf die Kleingruppenarbeit bei Diskussionspunkten und Erklärung des Ablaufs der Kleingruppenarbeit durch Frau Dr. Ginski-Thiele

- kurze Pause und Start der Kleingruppenarbeit



Abb. 3 | Workshopphase in der Arbeitsgruppe „blau“ – Gebündelte/südliche Verkehrsführung (© Nicole Maiß)



Abb. 4 | Workshopphase in der Arbeitsgruppe „grün“ – Verkehrsführung auf beiden Seiten der Dreisam (© Stadt Freiburg)

Ablauf Kleingruppenarbeit ab 20.00 Uhr

- Einführung in den Arbeitsprozess in der Kleingruppe und Vorstellen der übergeordneten Fragestellungen als Anknüpfungspunkt für Diskussionen und Beiträge:

- **Mensch, Kultur, Natur**
Welche Tätigkeiten & Nutzungen würden Sie sich wünschen? Wie könnte der durch weniger Straßenraum gewonnene Platz genutzt werden? Spiel, Sport, Aufenthalt, Kultur oder mehr Grünflächen & Bepflanzung?
 - **Stadt am Fluss**
Welche Bedeutung hat die Dreisam in diesem Szenario? Sollte sie mehr genutzt oder stärker geschützt werden?
 - **Verkehrsführung**
Welche Vor- und Nachteile sehen Sie in der Bündelung des Hauptverkehrs auf der Südseite? Wie würde Ihnen eine Promenade ohne Durchgangsverkehr auf der Nordseite gefallen?
Welche Vor- und Nachteile sehen Sie in der Verteilung des Verkehrs auf Nord- und Südseite?
 - **Vision**
Welche Ideen haben Sie für die Oberflächenplanung des Stadttunnels insgesamt?
- Sammeln von Anmerkungen/Hinweisen auf Moderationskarten und Clustern der Karten zu den vier verschiedenen Fragestellungen (im Gespräch/in Einzelarbeit)
 - Vorstellung der Hinweise und Diskussion zu den unterschiedlichen Perspektiven; Austausch über Pro und Contra der jeweiligen Gestaltungsoption
 - Wechsel der Gruppen zu den jeweils anderen Szenarien
 - Abschluss und Sammeln der Ergebnisse für das Plenum

Abschluss im Plenum ab 21.20 Uhr



Abb. 5 | Austausch im Plenum nach der Arbeitsgruppenphase (© Nicole Maiß)

- Vorstellung der Schlaglichter aus den Diskussionen durch Frau Dr. Ginski-Thiele und Frau Maiß (ZebraLog)

- Ausblick auf die weitere Planung
- Danksagung und Verabschiedung aller Teilnehmenden gegen 21.45 Uhr

2.1 Team

Das Team der Stadtverwaltung wurde bei der Durchführung der Veranstaltung durch die Expertise der Fachbüros der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung ergänzt. Moderiert wurde die Veranstaltung von Zebralog, beratend und unterstützend waren vor Ort:

Fachbüros:

Latz + Partner – LandschaftsArchitektur Stadtplanung
Schneider + Schumacher - Städtebau
BSV – Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Stadtverwaltung:

Garten- und Tiefbauamt
Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung

Moderation:

Zebralog

3 Ergebnisse

3.1 Die Veranstaltung „in Zahlen“

Von den 42 angemeldeten Gästen haben 31 an der Veranstaltung teilgenommen. Von den Teilnehmenden wurden in den unterschiedlichen Workshopphasen sowie im Plenum über 140 Hinweise und Anregungen hinterlassen, vier weitere (längere) Rückmeldungen kamen im Nachgang der Veranstaltungen über die veröffentlichte E-Mail-Adresse.

Über die zur Verfügung gestellte Möglichkeit, den gesamten Prozess unabhängig von der Oberflächenplanung zu kommentieren, kamen weitere 25 Hinweise aus beiden Workshopgruppen.

3.2 Inhaltliche Ergebnisse

In beiden Arbeitsgruppen stand die Diskussion um Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrsführung und der damit verbundenen Möglichkeiten im Vordergrund.

Gebündelte Verkehrsführung auf der Südseite:

In der 1. Gruppe zur südlichen Verkehrsführung beschäftigten sich viele Beiträge mit der Ausgestaltung der Radwegeführung und des Miteinanders von Radfahrer_innen, Fußgänger_innen und Autoverkehr auf der Südseite. Mehrere Beiträge der Teilnehmenden stellten in Frage, ob in Anbetracht des begrenzten Platzes bei zweispuriger Verkehrsführung der Radverkehr sicher geführt werden kann – insbesondere hinsichtlich der Entwicklung und des Platzbedarfs hin zu Lastenrädern und E-Bikes. Auch die zusätzliche Möglichkeit eines flussseitigen Spazierwegs auf der Südseite wurde kontrovers diskutiert, und eine genaue Prüfung der Wegebreiten und Abstände für die weitere Planung empfohlen.

„Grundproblem dieser Variante: Zu wenig Platz für alle geplanten Wege und Straßen, welche dort sein sollten.“

Ein weiterer Diskussionspunkt war die Möglichkeit, die freien Flächen auf der Nordseite divers zu nutzen, und wie dies für unterschiedliche Alters- und Nutzungsgruppen attraktiv gestaltet werden könnte. Die 2. Gruppe ergänzte die bestehenden Beiträge auch um die besondere Qualität der Oberfläche bei einseitiger Verkehrsführung. Zusätzlich wurde in dieser 2. Gesprächsrunde mehr Fokus auf den Aspekt der Klimawirksamkeit, von Trockenheit und Aufenthaltsqualität am und im Fluss gelenkt.

Beidseitige Verkehrsführung:

Die beidseitige Verkehrsführung wurde in der ersten Gruppe als „gerechtete“ Lösung für die beiden Uferseiten der Dreisam beschrieben. Zugleich schränke diese aber die Gestaltungsmöglichkeiten für neue Nutzungen ein. Nichtsdestotrotz wurde die Zonierung als angemessen empfunden, auch weil es ausgewogene Möglichkeiten für Gastronomie gäbe. Die Nutzbarkeit des Freiraums sei bei der weiteren Planung für möglichst vielfältige Nutzergruppen zu berücksichtigen, u.a. auch für Wohnungslose. Das Wasser könne noch stärker erlebbar werden, zugleich sollten die heutigen Wege am Wasser gesichert werden. Zudem seien Lärmbelästigungen der Anwohner_innen durch die Nutzer_innen der neuen Freiflächen in der weiteren Planung zu bedenken. Lärmemissionen durch den Verkehr würden sich tendenziell verringern (durch abnehmenden Verkehr und elektrische Antriebe).

Im Fokus der Diskussion stand jedoch vor allem die Verkehrsführung und die Frage, ob verschiedene Verkehrsarten zukünftig getrennte Fahrstreifen benötigen. Mehrere Teilnehmende führten an, dass durch neue Mobilitätsformen die Grenzen zwischen motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr vermischt würden. Insofern sei eine Trennung langfristig nicht zeitgemäß. Es müsse aber sichere Querungsmöglichkeiten und Abbiegespuren geben.

„Es bleibt zu viel Verkehr auf der nordseitigen Straße, dadurch wenig Aufenthaltsqualität.“

Von der zweiten Gruppe wurden viele zuvor diskutierten Aspekte aufgegriffen. Darüber hinaus wurden vor allem verschiedene Varianten zur Förderung des Radverkehrs an der Dreisam diskutiert. Dabei stand das Für und Wider schneller Radwegeverbindungen im Fokus, die zu Nutzungskonflikten führen können. Andere argumentierten daher, dass Fußgänger_innen Vorrang haben sollten.

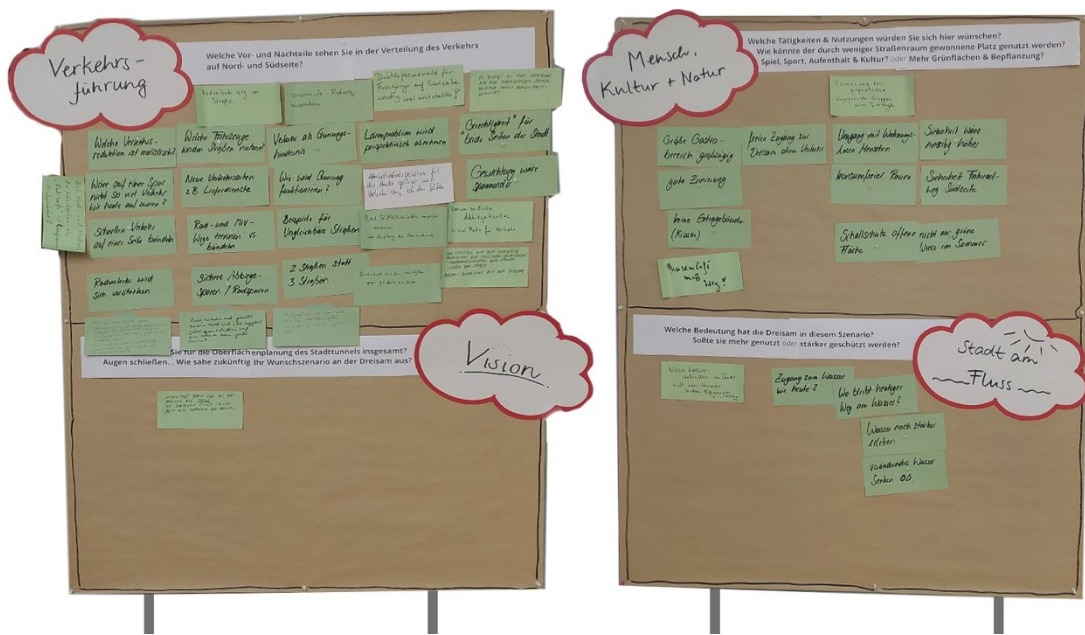


Abbildung 5 | Ergebnisse der Workshopphase zur Oberflächenplanung mit beiderseitiger Verkehrsführung (© Nicole Maiß)

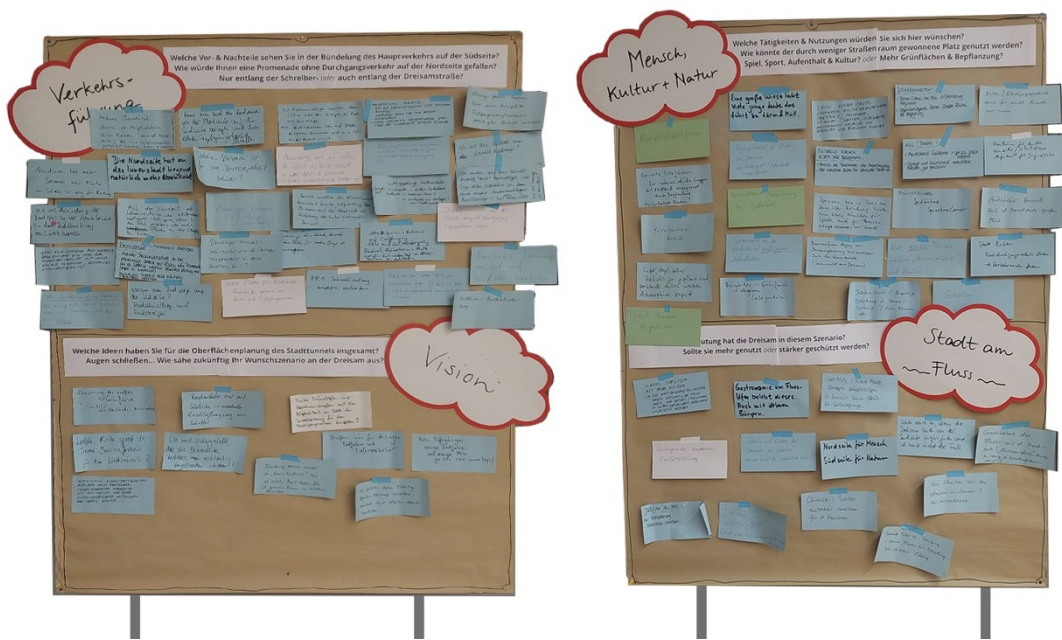


Abb. 6 | Ergebnisse der Workshopphase zur Oberflächenplanung mit einseitiger/südlicher Verkehrsführung (© Nicole Maiß)

3.3 Rückmeldungen zu Prozess und Rahmen

Das Diskussionspotential der Planungen zum Freiburger Stadttunnel war in dieser Veranstaltung stets präsent und spiegelte sich in einigen Wortmeldungen, besonders im Plenum. Zahlreiche Teilnehmende äußerten sich zum Ende der Veranstaltung positiv über die Einladung und die Möglichkeit sich einbringen zu können. Auch in den – wenigen – E-Mail-Rückmeldungen im Nachgang wurde Dankbarkeit hinsichtlich der Einladung und Teilnahmemöglichkeit geäußert. Zudem wurde die Gestaltung des Rahmens von den Teilnehmenden positiv bewertet und der Wunsch geäußert, weiterhin am Prozess und den weiteren Planungsschritten beteiligt zu werden.

3.4 Fazit

Das Ziel der Veranstaltung, möglichst vielfältige Hinweise und Perspektiven für die weitere Ausarbeitung der Szenarien einzusammeln, wurde erreicht. Sowohl der Plenumsteil zur tieferen Information aller Beteiligten als auch die anschließende Workshopphase bauten aufeinander auf und ermöglichten einen Austausch, der von sachlichen Beiträgen dominiert wurde. Im Großen und Ganzen war der Austausch getragen von Hinweisen der Teilnehmenden, sei es zur Gemengelage der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, sei es zur perspektivischen Nutzung der Grünflächen für diverse Nutzergruppen und Bedarfe. Die Hinweise sind als Anhang dieser Dokumentation beigefügt (Transskription: Amt für Projektentwicklung und Stadterneuerung).

Das positive Feedback zur Veranstaltung sowie das große Mitwirkungsinteresse an der Arbeitsgruppe zeigen die Bedeutung der städteplanerischen Themen. Dieser Beteiligungsprozess sollte im Zuge der weiteren Planungen fortgeführt werden, um das lokale Wissen der Teilnehmenden und ihre Unterstützung für den Prozess zu fördern.

Vorschlag

„Auf der Nordseite ab Schwabentorbrücke Stützmauer westwärts verlängern, etwas in den Fluss versetzen, um mehr Fläche an der Oberfläche zu haben.“

4 Anhang

4.1 Beiträge aus den Workshops

Themenfelder

Stadt am Fluss | Verkehrsführung | Mensch, Kultur, Natur | Vision | Themenspeicher

Stadt am Fluss

Welche Bedeutung hat die Dreisam in diesem Szenario? Sollte sie mehr genutzt oder stärker geschützt werden?

Verkehrsbündelung Südseite (blau):

- Gastronomie am Flussufer belebt den Teil der Stadt, auch für ältere Bürger_innen
- Dreisam sowohl schützen als auch nutzen

- Die Wettbewerb-Teilnehmenden haben hoffentlich tolle Ideen, wie beides (vielleicht in unterschiedlichen Bereichen) umgesetzt werden
- Erreichbarkeit des Flusses auf der Nordseite - „Lastenausgleich“ durch Nutzung des Erholungsraums abends
- Schön wäre es, wenn die Dreisam auch von der Südseite zugänglich wäre, ist heute nicht der Fall
- Wie schützen wir die Dreisam im Sommer? Bei Austrocknung...
- Dreisam schützen! Was wird gegen Austrocknung gemacht?
- Nordseite für Mensch – Südseite für Natur
- Wenig Parks in Freiburg – neue Fläche für Erholung bei dieser Lösung
- Chance: Wasser nutzbar machen für die Menschen
- Dreisam als Oase zur Entspannung, Ruhezone einrichten
- Schutz und Nutzen der Dreisam in Balance bringen
- Wo bleibt die unberührte Natur?

Verkehr beidseitig (grün):

- Wiese besser anbinden an Stadt – nicht über Straße, sondern Fußgängervorhang
- Zugang zum Wasser wie heute?
- Wo bleibt heutiger Weg am Wasser?
- Wasser noch stärker erlebbar machen
- Veränderungen im Flussbett – vielleicht senken, tiefere Stellen einrichten

Verkehrsführung

Verkehrsbündelung Südseite (blau):

Welche Vor- und Nachteile sehen Sie in der Bündelung des Hauptverkehrs auf der Südseite? Wie würde Ihnen eine Promenade ohne Durchgangsverkehr auf der Nordseite gefallen?

- Nordseite hat mehr Sonne aber Platz im Süden zu eng für Radweg
- Grundproblem dieser Variante: Zu wenig Platz für alle geplanten Wege und Straßen, welche dort sein sollten.
- Wenn kein Verkehr auf Nordseite, dann entsteht eine sehr hohe Aufenthaltsqualität mit Cafés, Kultur, Promenade, gefahrlose Aufenthaltsqualität
- Wie soll die Anbindung der Radspur an der Kronenbrücke zu dem Radschnellweg realisiert werden
- Radverkehr
- Aktueller Dreisamufer-Radweg zu eng
- Verbreiterung sinnvoll und möglich, wenn Promenade auf der Südseite wegfällt (Zwischen Radweg und Straße unattraktiv)

- Radweg auf Nordseite nicht notwendig (kann durch Wallstraße)
- Warum zwei Radwege auf der Südseite? Radschnellweg und Radstreifen
- Auf der Nordseite ab Schwabentorbrücke Stützmauer westwärts verlängern, etwas in den Fluss versetzen, um mehr Fläche an der Oberfläche zu haben
- Mehr Platz für Radverkehr, Radstreifen getrennt von Auto- und Fußgängerverkehr
- Die Nordseite hat an der Innenstadtlegend natürlich mehr Attraktivität
- Südseite: Radschnellweg
- Bauliche Trennung von Rad- und Kfz/Lkw-Verkehr
- Radstreifen neben Autospur verstoßen gegen § 5 Abs. 4 S. 3 StVO, 1,5 m Mindestabstand kann niemand einhalten
- FR1 Schnellradweg ampelfrei verbreitern
- Bevorzuge diese Variante, da mehr nutzbare Fläche für andere Dinge als Spaziergehen
- Wichtiger Hinweis: wie wirkt sich der Verlagerungsverkehr in die Quartiere aus?
- Flächen ohne Radverkehr (z.B. für Fußgänger, Inline-Skating)
- Welche Variante ist für die Barrierefreiheit besser?
- Bereich westlich der Kronenbrücke: Ausreichend breiter Weg entlang der Dreisam auf der Nordseite als Fortführung des bisher untersuchten Bereichs
- Auswirkung, wenn „nur“ entlang der Südseite der Verkehr verläuft
- Vorteil definitiv für Gastronomie
- Nachteil: Zusatzbelastung bei Tunnelsperrung?
- Straßenbahn + Fahrrad auf Greiffeneggring
- Pkw auf Schlossberggring
- Dadurch Pulverturm + Platz vor Schwabentor an Dreisam
- Freiraum anschließen
- Entkopplung Lieferverkehr
- Nordost / Nordseite-Südseite
- Andere Verkehre
- Besserer Fluss?
- Nordseite nur Anlieger, nur Lieferzeiten?
- Fußgänger_innen sollten Vorrang haben, also z.B. Zebrastreifen (angehoben wir in Kopenhagen oder bei geplanten RS6)
- Dichterpromenade auf der Südseite komplett durchgängig? Kaiserbrücke-Stelle
- Wo ist das Update zum Schnellradweg?

- Wie werden auf den Schnellradweg neue Fahrradtypen wie Cargo-Bikes, S-Pedelecs usw. sowie vermehrt Kinderanhänger berücksichtigt? 2,47m reichen nicht
- Wie viel Umweg ist zumutbar?
- Lösung besser: wenn hier eine komplette Fußgängerzone/ Verkehrsberuhigter Bereich entsteht
- Hervorragende Variante:
- Auf der Sonnenbeschienenen Seite weitgehend autofrei
- Innenstadt kann sich zur Dreisam entwickeln
- Wenn langfristig Verkehrswende, dann auch auf Wiehre-Seite weniger Verkehre
- Auf Radschutzstreifen verzichten, diese 2,75 m unten dem durchgehenden Radweg zuschlagen.
- Ziel- Quellradverkehr oben auf der Straße mitführen; Autoverkehr wird so an 1,5 m Mindestabstand erinnert
- Kann man auch dem Radverkehr von der Nordseite auf die Südseite verlegen und einen echten Fußgängerbereich schaffen
- Höhere Qualität durch die Möglichkeit, dass ein Raum (auf der Nordseite) viel ansprechender gestaltet werden kann ≠ Kompromiss beidseitiger Verkehrsführung

Verkehr beidseitig (grün):

Welche Vor- und Nachteile sehen Sie in der Verteilung des Verkehrs auf Nord- und Südseite?

- Radverkehr weg von Straße
- Dreisamufer-Radweg verbreitern
- Dichterpromenade für Fußgänger auf Südseite unnötig, weil nicht attraktiv
- Es bleibt zu viel Verkehr auf der Nordseitigen Straße, dadurch wenig Aufenthaltsqualität
- Gerechtigkeit für beide Seiten der Stadt
- Lärmproblem wird perspektivisch abnehmen
- Verkehr bleibt als Querungs-Hindernis
- Welche Fahrzeuge werden die Straßen nutzen?
- Gewichtung wäre spannender
- Attraktivitätsgewinn für die Stadt geringer mit Verkehr auf beiden Seiten
- Wie wird Querung funktionieren?
- Neue Verkehrsarten z.B. Lieferdienste
- Wäre auf eine Spur nicht so viel Verkehr wie heute auf zweien?
- Warum so breite Abbiegeknoten? Zu viel Platz für Verkehr

- Straße auf der Nordseite reduziert die möglichen Qualitäten:
- Barriere-Wirkung der Straße
- Lärm der Straße
- Besser: Bündelung auf der Südseite
- Radschutzstreifen verstoßen gegen § 5 Abs. 4 S. 3 StVO
- Radschnellweg ampelfrei ausbauen
- Auftrag des Gemeinderats
- 2 Straßen statt 3 Straßen
- Beispiele im Stadtgebiet für vergleichbare Straßen aufzeigen
- Rad- und MIV-Wege trennen vs. bündeln
- Auf Nord- und Südseite die Fahrstreifen als Radstraße -> langsamer Mischverkehr
- Sichere Abbiegespuren / Rads Spuren
- Fußgänger_innen sollten Vorrang haben, also z.B. Zebrastreifen (angehoben wie in Kopenhagen oder bei geplanten RS6)
- Zwar Verkehrslast gerechter zwischen Nord und Süd aufgeteilt, jedoch Gesamtstädtisch bringt diese Variante keinen großen Mehrwert
- Schnellen Verkehr auf einer Seite bündeln
- Radverkehr wird sich verstärken
- Auch bei dieser Variante sollte der Greiffeneggring für Straßenbahn + Fahrrad + Fußgänger_innen benutzt werden (Platz vor Schwabentor + Pulverturm können gewonnen und zur Dreisam leiten)
- Pkw+ Lkw sollte durch Schwabentorring. Somit wäre die östliche Seite der Planungszone aufgewertet

Mensch, Kultur, Natur

Welche Tätigkeiten & Nutzungen würden Sie sich wünschen? Wie könnte der durch weniger Straßenraum gewonnene Platz genutzt werden? Spiel, Sport, Aufenthalt, Kultur? Mehr Grünflächen & Bepflanzung?

Verkehrsbündelung Südseite (blau):

- Freilichtkinos Spielbühne Speaker Corner
- Freiräume für Kultur/ Konzerte / Silent Disco
- Aufenthalt für Jugendliche
- Autofreier Bereich auf der Nordseite großes Plus
- Nur große Bäume machen Atmosphäre und kühlen
- Statt Kultur, Raddurchgangsverkehr fördern -> Verkehrswende fördern

- Klimaschutz / Begrünung
- Erhöhung der Klimawirkungen / hohe Bäume etc.
- Schatten!
- Barrierefreier Zugang zum Dreisamspazierweg auf westlicher Seite der Kronenbrücke (Sedantviertel – Dreisam)
- Super, dass keine Parkstreifen geplant sind, parkende Autos machen Atmosphäre kaputt
- Biergarten in Grünflächen integrieren, Cafégondeln
- Ausreichend Beleuchtung für Sicherheit
- Gastronomie an der Nordseite mit großzügigen Außenflächen
- Kulturelle Flächen & Orte der Begegnung
- Ähnlich wie Tanzbrunnen oder Augustinerplatz
- Fest installierte Bühne für Kleinkunst/ Tanzen etc.
- Szenario wie in Paris am Seine-Ufer-Böschung: Paletten zum sitzen, Häuschen für Spiele, auch für Familien, wenig Kommerz
- Müll, Toiletten
- Ausreichend Mülleimer, optisch schön integriert
- Gepflegt und ausreichend vorhandene Toiletten, gut erreichbar
- Nutzen / Erholungsqualität auch für nicht Anwohnende
- Sitzmöglichkeiten
- Bänke/Steine die sich in Gestaltung integrieren
- Gegenüberliegende Bänke schaffen Räume der Begegnung
- Cafés, Kinderspielen, Liegewiesen, Kulturveranstaltungen, Tangoplatz, Promenade, Sitzbänke, Schatten, unbeschattet, ausgewogenes Verhältnis von befestigter und begrünter Flächen
- Eine große Wiese lockt junge Leute das führt zu Lärm & Müll
- Gemeinschaftsgarten
- Zugänglichkeit für Kinder zur Dreisam -> Kinderspiel- / Aufenthaltsmöglichkeit
- Zonierte Sitzflächen für unterschiedliche Gruppen mit Abstand abgegrenzt durch Bepflanzung, teilbefestigte Flächen
- Konsumfreier Bereich
- Pfand daneben Möglichkeiten

Verkehr beidseitig (grün):

- Nicht nur grüne Wiese im Sommer
- Sicherheit Fahrradweg Südseite
- Umgang mit wohnungslosen Menschen
- Sicherheit wäre einseitig höher
- Schallschutz offene Flächen z.B. durch Bäume und Sträucher
- Freien Zugang zur Dreisam ohne Verkehr
- Zonierung der großen Wiese, abgegrenzte Gruppen durch Bepflanzung
- Gute Zonierung
- Größere großzügigere Gastrobereich
- Keine Extragebäude (Kiosk)
- Dreisamcafé muss weg

Vision

Welche Ideen haben Sie für die Oberflächenplanung des Stadttunnels insgesamt?

Verkehrsbündelung Südseite (blau):

- Maximale Aufenthaltsqualität auf der Innenseite, sonnenbeschienenen Nordseite mit minimalem Verkehr. Unterschiedliche Nutzungen wie Cafés, Kultur...
- Welches Thema spielt das Thema Barrierefreiheit im Wettbewerb?
- Innenstadt dehnt sich bis zur Dreisam aus, ohne die Barriere einer Straße auf der Nordseite der Dreisam
- Radverkehr nur auf Südseite -> evtl. Erschließungsweg aus Schotter
- Freiburg sollte nicht so „Kleinstädtisch“ denken; es sollte Mut haben für den grünen Raum und andere Lösungen
- Mehr Fußgänger, wenige Radfahrer, noch weniger Pkw, gar kein Lkw
- Es sollte eine richtig gute Lösung werden, nicht nur Lasten gleich verteilen
- Beide Uferstraßen nur Anwohnerstraßen mit der Möglichkeit im Falle der Tunnelsperrung für den Durchgangsverkehr freigegeben.

Verkehr beidseitig (grün):

- Letzte Meile Konzepte berücksichtigen, es braucht keine Lkw's für Gastrobeförderungen
- Wie funktionieren Lieferverkehre?
- Radschnellweg wünschenswert
- Durchgehender ampelfreier Radschnellweg

- Wer würde Dichterpromenade nutzen?
- Verbreiterung Radweg Südseite U-förmige Schlürfen möglich
- Gute Anbindung Wiehre
- Zusammenfassung von Verkehren
- Verkehrsführung lassen wie sie ist, nur sperren
- Lärm durch offene Flächen für Anwohnende

Themenspeicher

Planung

- Kann das Bächle auch für die Variante Verkehr Südseite vorgesehen werden?
- Fortführung Tunneldeckel
- Brauchen wir Radstreifen neben den Autospuren oder einen gut ausgebauten Radschnellweg
- Dreisam: Wasserqualität, Wassermenge; Ökologie der Oberflächen
- Greiffeneggring sollte beide Straßenbahnen etc. aufnehmen, so kann über Pulverturm bis Platz vor dem Schwabentor eine Aufwertung geschehen (östliche Seite des Planungsraums)
- Pkw in Schwabentorring: Straßenbahn dort entfernen
- Vorschläge für die Ostseite:
- Schwarzwaldstraße: Straßenbahn, Fuß- und Radweg, Anliegerverkehr
- Leo-Wohleb: Beidrichtungsverkehr
- Schlossbergring: Straßenbahn (beide Richtungen), Fuß- und Radweg, Anliegerverkehr
- Greiffeneggring: Beidrichtungsverkehr
- Shared Space zwischen Marien- und Luisenstraße sowie Uhland- und Turmstraße
- Bei welchen Varianten lässt sich die Leo-Wohleb-Brücke abreißen und der Schwabentorring in eine Fußgängerzone verwandeln?
- Russland-/Ukrainekrieg hat die Welt verändert. Keine Schutzräume. Bei Angriff könnte Stadttunnel mit Schleusen ein Schutzraum bilden
- Projekt bietet eine große Chance für die Stadt
- Zunehmende Anhänger der Illusion: Abnahme des Güter- Pkw-Verkehrs; Illusion gefährdet den Stadttunnel

Dialog/ Vorgehen

- Bürger_innen-Entscheid über die Szenarien
- Aufsuchende Beteiligung vor Ort
- Transparenz / Einbeziehung von Bürger_innen ist positiv

- Jugend breiter fragen
- Positives Feedback für den Prozess
- „Klimakleber“ befragen
- Wie wird sichergestellt, dass die Behindertenvertreter*innen rechtzeitig eingebunden werden?