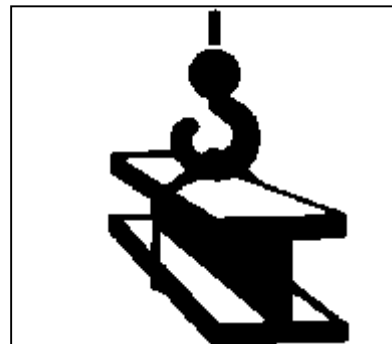


Thema Bauablauf



Die Großbaustelle der B 31 Ost wird im Freiburger Osten 1997 und in den darauffolgenden Jahren erhebliche Beeinträchtigungen mit sich bringen. Bei der Konzeption des Bauablaufes war deshalb auch stets versucht worden, die negativen Auswirkungen der Baumaßnahme auf das Umfeld so gering wie möglich zu halten. Nach der vom Bundestag beschlossenen Privatfinanzierung kann die Baumaßnahme nun schneller als ursprünglich vorgesehen durchgeführt werden. Die Beeinträchtigungen werden damit so kurz wie möglich gehalten.

Der Bauablauf ist entscheidend beeinflusst von den Auflagen des 1992/1993 mit den seinerzeitigen Klägern abgeschlossenen Vergleiches. Danach sind einzelnen, besonders betroffenen Anwohnern bestimmte Schutzwirkungen zugesagt worden:

So werden z. B. die Tunnelbauwerke in den Bereichen Möslestraße/ Oberrieder Straße und Lindenmattenstraße/Giersbergweg vorrangig hergestellt. Damit wird sichergestellt, dass die Tunnelaushubtransporte (und soweit möglich auch der übrige Baustellenverkehr) in diesen Bereichen bereits frühzeitig in Tieflage bzw. im Schutz der Bauwerke stattfinden kann. So werden z. B. Aushubtransporte aus dem Westen erst dann nach Osten abgefahren, wenn wichtige Tunnelabschnitte (Beispiel: Lindenmattenstraße - Giersbergweg) fertiggestellt sind. In der Schützenallee kann durch die sogenannte "Deckelbauweise" sogar auf eine offene Baugrube verzichtet werden.

Zur Erschließung des Baufeldes, zur Versorgung der Einzelbaustellen und zur Vermeidung von Baustellenverkehr auf dem städtischen Straßennetz wird ein provisorischer, asphaltierter Fahrweg auf der Trasse der neuen B 31 geschaffen. Diese Baustraße wird weitgehend unmittelbar entlang der Bahnlinie und -soweit möglich- bereits in Tieflage erstellt. Dies ist z. B. zwischen Hammerschmiedstraße und Bergäckerweg der Fall, wo die Baustraße zusätzlich im Schutze eines provisorischen Lärmschutzwalles geführt wird (die Lärmschutzgalerie wird in diesem Abschnitt erst später errichtet).

Mit diesem optimierten Bauablauf wird sichergestellt, dass die im Vergleich den ehemaligen Klägern zugesagten Schutzwirkungen gewährleistet werden können. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat übrigens im April 1997 die gegen diesen Bauablauf eingereichten Klagen zweier Vergleichsteilnehmern zurückgewiesen.

Weiterhin ist der Bauablauf gekennzeichnet durch zahlreiche Leitungsverlegungen und durch den Einsatz von technischem Großgerät (z. B. Tunnelschälwagen, Bohrgeräte etc.). Außerdem ergeben sich Zwangspunkte infolge des bestehenden Straßen- und Wegenetzes.

-
- Auf den kreuzenden Straßen Mösle-, Lindenmatten- und Kappler Straße wird der Verkehr in der Regel in beide Richtungen aufrechterhalten. Deshalb mussten verschiedene Bauphasen entwickelt werden. Erschwerend kommt bei der Möslestraße die Verlegung des Hirzbergbaches (er fließt später in Röhren durch die Tunneldecke), bei der Lindenmattenstraße die erforderliche Offenhaltung des Giersbergweges und bei beiden Kreuzungen die unmittelbare Nähe der Bahnübergänge hinzu.
 - Im Bereich des Bergäckerweges und der Hammerschmiedstraße soll der Fuß- und Radverkehr während der Bauarbeiten so lange wie möglich aufrechterhalten bleiben. Auch die Querverbindung beim Ebneten Weg, eine zentrale Fuß- und Radwegverbindung in Littenweiler, wird -von kurzen Ausnahmen abgesehen- während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten. Hierfür muss zeitweilig ein provisorischer Steg über die tiefliegende Baugrube der neuen B 31 errichtet werden.
 - Im Bereich der zukünftigen AS-Schwarzwaldstraße bei der Maria-Hilf-Kirche soll der Verkehr auf der Schwarzwaldstraße B 31 während der Bauzeit in der Regel vier-spurig weiterfließen können. Dort ist eine besonders detaillierte Bauablaufplanung notwendig, da hier inmitten des starken B 31-Verkehrs (ca. 40.000 Kfz/24h) auch noch die Stadtbahn in einem sehr engen Takt fährt. Um hier alle Arbeiten (Leitungsverlegungen, Tunnlein- und Ausfahrbauwerke, Stadtbahnverlegung und Straßenbau) überhaupt durchführen zu können, müssen zahlreich Verkehrsphasen mit Bau- u. Gleisbauunterphasen entwickelt werden. Der Bau der AS-Schwarzwaldstraße stellt besonders hohe Anforderungen an die Ablaufkoordination.

Der Bauablauf ist auch durch die Trassenplanung selbst beeinflusst. So werden die Aushubmassen im Westen innerhalb des Stadtgebietes (hier liegt die B 31 im Tunnel bzw. in Tieflage) gewonnen und östlich der Anschlussstelle Kappel in die dortigen Dammschüttungen eingebaut. Überschüssiges Aushubmaterial wird in der Kiesaufbereitungsanlage beim künftigen Kappler Knoten zu Frostschutzmaterial und Betonzuschlägen aufbereitet.

Durch die zentrale Lage der Aufbereitungsanlage entfallen unnötige Lkw-Fahrten. In der vom Umweltschutzamt der Stadt Freiburg erteilten Betriebsgenehmigung ist für die Kiesaufbereitungsanlage ein zum Schutz der Anwohner mit 55 dB(A) sehr niedriger Lärmgrenzwert festgeschrieben worden. Für sämtliche Bauarbeiten sind die zulässigen Arbeitszeiten auf werktags zwischen 7.00 und 20.00 Uhr festgelegt worden.

Bei der Baudurchführung mussten auch die betroffenen Schulen (insbesondere die beiden Grundschulen Emil-Thoma-Schule und Reinhold-Schneider-Schule) berücksichtigt werden. So werden der Schulwegeplan der Emil-Thoma-Schule den wechselnden Bauphasen angepasst und bei der Reinhold-Schneider-Schule durch dauernde Aufrechterhaltung der Fußwegverbindungen im Zuge der Lindenmattenstraße und des Ebneten Weges (hier zeitweilig mit Hilfe eines provisorischen Steges) die bestehenden Schulwege gesichert.