

Der Schlossberg-Tunnel. Bilder vom Bau
Fotografien von Hans Haaser
Dieselmuseum im Gewerbepark H.A.U.
Ausstellungseröffnung am 6. Mai 2009, 19 Uhr
Grußwort OB

Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist bis 6.5.2009 – 19 Uhr

**Meine sehr geehrten Damen und Herren,
lieber Hans Haaser,
werte Mitglieder unseres Gemeinderates,**

**zur Ausstellungseröffnung „Der Schlossberg-Tunnel. Bilder vom Bau“
heiße ich Sie ganz herzlich hier im Dieselmuseum willkommen und
darf Sie in der gebotenen Kürze ins Thema und in die Ausstellung
einführen.**

**Die enge Tallage Schrambergs machte den Verkehrsplanern schon
lange zu schaffen. Bereits 1912 diskutierte man beispielsweise über
einen Eisenbahntunnel durch den Schlossberg.**

**Die Geschichte des heutigen Straßentunnels durch den Schlossberg
reicht nicht soweit, aber immerhin bis in die 1960er-Jahre zurück.
Der damalige Stadtrat Dees hatte die Diskussion darüber zuerst
angestoßen. Seine Ideen wurden zunächst belächelt. Zu Unrecht, wie
wir heute wissen. Schon damals dachte man an eine Umgehungs-
straße für die Hauptstraße, quasi den alten Marktflecken von St. Maria
bis zum Bruckbeck.**

Im Rahmen des Generalverkehrsplans wurde die Idee 1974 wieder aufgegriffen. Zur Entlastung der Hauptstraße wurden mehrere Varianten diskutiert, darunter auch eine weitergehende Umfahrung der Talstadt. Sie scheiterte schließlich an den Kosten und mangelnden Zuschüssen.

Im Jahre 1981 wurde dann der Grundsatzbeschluss zum Bau des Schlossbergtunnels durch den Gemeinderat gefasst und 1982 über die jetzt verwirklichte Planungsvariante endgültig entschieden.

1987 trat der Bebauungsplan in Kraft. Unsere Ehrenbürgerin und damalige Stadträtin, Frau Ursula Plake, übernahm die Tunnel-Patenschaft. 1988 konnte schließlich – nach vorausgehenden Vorarbeiten wie der Bau des Majolika-Wehrs, der Schiltach-Tieferlegung und der Bau der Schloss-Brücke – mit dem eigentlichen Tunnelbau begonnen werden.

Vor Baubeginn war der Tunnel im Gemeinderat wie in der Bevölkerung ein immer wieder heiß diskutiertes Thema. Wer dabei war, so wie ich, wird sich bestimmt daran erinnern: Der Tunnelbau war mit vielen Emotionen besetzt.

Vor allem ein paar Jahre vor Baubeginn, im Jahr 1986, machten die Tunnelplanungen Schlagzeilen wie diese: „Bürger begehren gegen Bunker auf“. Dabei ging es nicht so sehr um den Tunnel als Umfahrung eines Teils der Talstadt. Das war natürlich unumstritten. Umstritten war der Plan, in den Tunnel einen „Mehrzweckschutzraum“ zu integrieren, der bei vielen nur als der „Bunker“ galt. Dies erinnerte an Krieg. Was den einen als Schutz erschien, sahen die anderen als aktive Beteiligung am Kalten Krieg der Nachkriegszeit.

Mit dem Schlossberg-Tunnel ist deshalb der erste Bürgerentscheid in der Geschichte der Stadt Schramberg verbunden, der auf dem Weg des Bürgerbegehrens zustande kam. Immerhin die Hälfte der Bevölkerung beteiligte sich daran; der „Mehrzweckschutzraum“ wurde mit überwältigender Mehrheit abgelehnt.

Ende gut, alles gut. Am 27. September 1991 konnte der Schlossberg-tunnel dem Verkehr übergeben werden. Hierdurch war der Rückbau der Hauptstraße zur Tempo-30-Zone und in einem Teilbereich zur Fußgängerzone möglich geworden und so konnte auch die Innenstadtsanierung abgeschlossen werden.

Damit schloss die Stadt Schramberg die umfangreichste und auch finanziell aufwändigste Straßenbaumaßnahme in ihrer Geschichte ab. Die Stadt hat sich zum Positiven verändert, sowohl was das Stadtbild betrifft wie auch das Leben in der Stadt. Gerade im Sommer sehen wir Menschen in der Fußgängerzone – einkaufen, bummeln, Kaffee trinken oder spielende Kinder am „Heß-Bächle“. Zuvor zwängten sich die Autos durch die Straße.

Den Bauprozess verfolgte Hans Haaser mit seiner Kamera. Er lässt uns mit seinen Bildern teilhaben am Baufortschritt und zwar vom ersten Spatenstich an bis zur Vollendung des Bauwerks. Was wir hier heute sehen, war während dem Bau nicht vielen zu beobachten vergönnt.

Bei der Betrachtung der Bilder von Hans Haaser sind sicher noch einige technische Informationen zum Tunnelbau von Interesse:

Zur Herstellung des Tunnels auf einer Gesamtlänge von 423 Metern mussten 38.000 cbm Gestein gebrochen und 4.500 cbm Beton verarbeitet werden. Um die Anbindung dieses Straßentunnels an die bisherige Verkehrsführung zu gewährleisten, war es nötig, fünf Brückenbauwerke entscheidend zu verändern beziehungsweise sie neu zu erstellen. Mehr als 23 Millionen DM flossen in die gesamte Baumaßnahme.

Den Löwenanteil teilten sich Land und Bund; auf die Stadt selbst entfielen immer noch 12% der Summe. Die Finanzierung erfolgte über das GVFG als Gemeindestraße. Inzwischen gehört der Tunnel wieder zum Netz der Landesstraßen.

**Meine sehr geehrten Damen und Herren,
ich danke Herrn Haaser für die Präsentation der eindrucksvollen Fotografien und den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtmuseums für die technische Unterstützung bei der Vorbereitung und Umsetzung dieses Ausstellungsprojekts.**

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch dem Dieselmuseumsförderverein, insbesondere Herrn Blenk und Herrn Jänicke, sehr herzlich für ihren jahrelangen unermüdlichen Einsatz für das Dieselmuseum danken. Ohne ihr bürgerschaftliches Engagement und ohne ihre kenntnisreiche und zupackende Arbeit wären viele Aktionen im Dieselmuseum nicht realisierbar gewesen.

Und nun wünsche ich Ihnen allen bei der Betrachtung der Bilder von Hans Haaser viele spannende Einblicke in den Tunnelbau. Zunächst wird uns aber Herr Haaser, der uns in der Einladung als „Bildermacher“ vorgestellt wurde, selbst in sein Werk einführen!