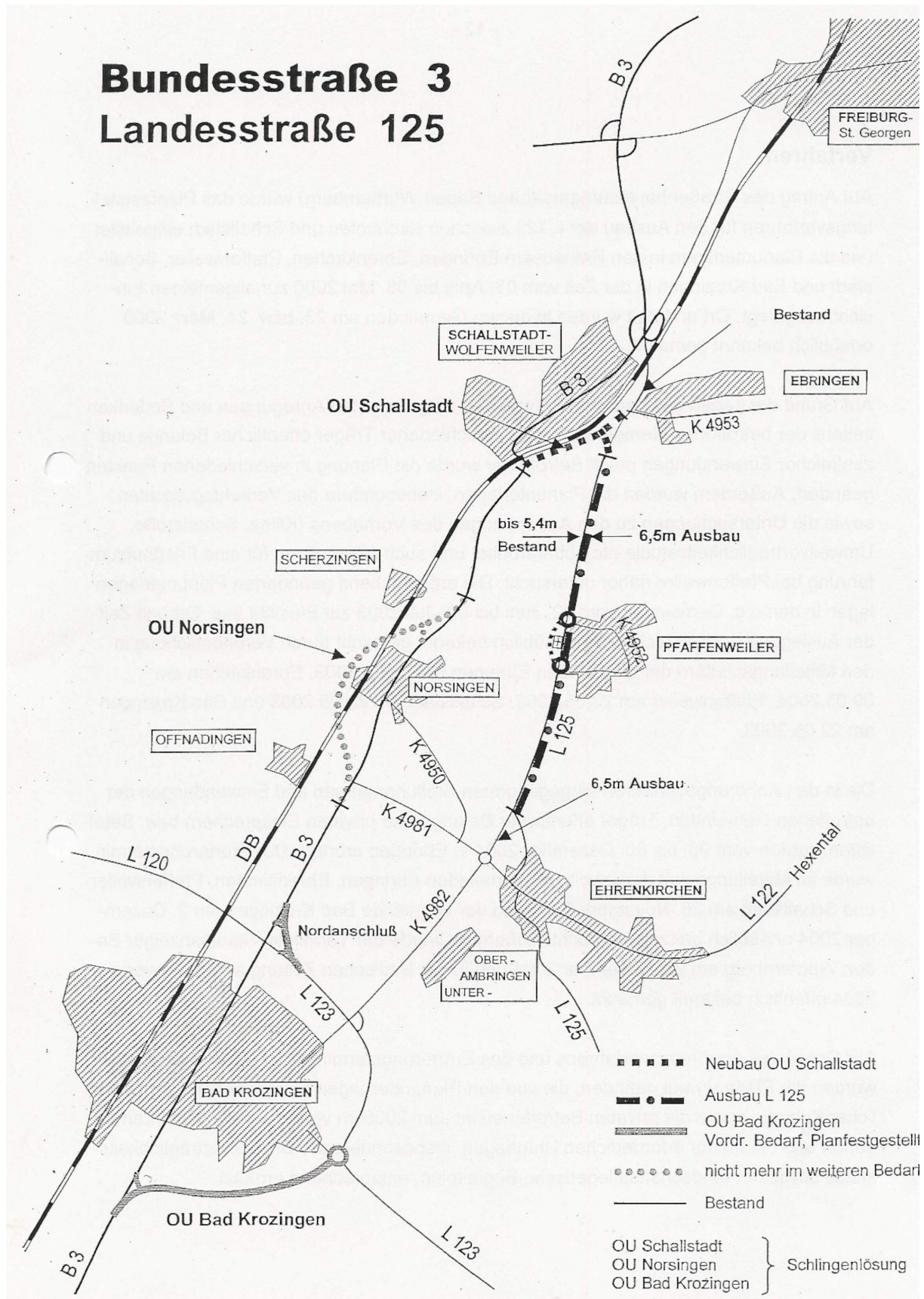


**Chronologie**  
**der Verkehrsplanung L125 / B3**  
**zwischen Freiburg und Bad Krozingen**  
(November 2009)



**Abbildung 1:**

Übersichtsskizze aus dem „Planfeststellungsbeschuß für den Ausbau der L125 zwischen Kirchhofen und Schallstadt“ vom September 2005

## **I Zusammenfassende Vorbemerkung**

Die vorliegende Chronologie legt es nahe, die Geschichte der Verkehrsplanung L125/ B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen folgendermaßen in drei Phasen zusammenzufassen:

### **1. Die „Expertenphase“ zwischen 1959 und 1984: Vom Beginn der Planungen zur Verlegung der B3 bis hin zu vergleichenden Gutachten zu Trassenvarianten.**

Es bestand seit Jahrzehnten (und besteht nach wie vor) in der Raumschaft Einigkeit darüber, dass die Verkehrssituation mit dem nicht verkehrsgerechten Zustand der L125 und der untragbaren Situation in den Ortsdurchfahrten Schallstadt und Norsingen nachhaltig geändert werden muß.

Ende der 50er Jahre entstand der Vorschlag der Verlegung der B3 in das Schneckental („Schneckentaltrasse“). Lange bestand unter allen verantwortlichen Mandatsträgern und Experten kein Zweifel darüber, dass dies aus verkehrspolitischer, umweltpolitischer und finanzpolitischer Sicht die beste Lösung darstellt.

Mitte der 70er Jahre beginnen erste Widerstände seitens der Gemeinden Pfaffenweiler und Kirchhofen. Daraufhin werden neue Trassenvarianten, insbesondere die „Schlingenlösung“, ins Gespräch gebracht. Diese wird zunächst von allen regionalen Behörden einschließlich Regierungspräsidium (RP) aus den obigen Überlegungen abgelehnt oder zumindest in Frage gestellt.

Anfang der 80er Jahre beschließt das RP, die Situation durch externe Gutachten und ein ordentliches Linienbestimmungsverfahren zu klären. 1984 kommt ein Gutachten (Schächterle und Steinlin) zu dem Ergebnis, dass aus verkehrspolitischer Sicht und bei Priorität der menschlichen Belange die Schneckentaltrasse zu favorisieren sei, bei besonderer Betonung des Aspekts Naturschutz dagegen die Schlingenlösung.

### **2. Die „politische Entscheidungsphase“ 1985 bis 1990: Politischer Umschwung und Festlegung auf eine Trassenvariante ohne – wie sich inzwischen herausgestellt hat – nachhaltige inhaltliche Begründungen oder ein ordentliches Linienbestimmungsverfahren, sowie gegen die Mehrheit der beteiligten Gemeinden und Träger öffentlicher Belange.**

1985 setzt das RP eine interne Arbeitsgruppe zur Neubewertung des Schächterle/Steinlin-Gutachtens ein. Diese kommt zu einer Empfehlung für die Schlingenlösung, allerdings mit Verfahrensweisen, die später von

Verkehrswissenschaftlern als zweifelhaft kritisiert werden und mit Begründungen, die sich im Lauf der Folgejahre größtenteils als unhaltbar erwiesen haben.

Zu den im Nachhinein unhaltbaren Begründungen gehören u.a. das Klimagutachten des DWD, die Maxime "Ausbau vor Neubau", die Maxime "Bündelung der Verkehrswege" sowie die Maxime "Entlastung der Ortsdurchfahrten statt gleichmäßiger Verkehrsbelastung der Region", die später größtenteils durch die Planungen ins Gegenteil verkehrt wurden. Die Prioritätensetzung "Naturschutz vor menschlichen Belangen" ist inzwischen weitgehend hinfällig durch anderweitige großflächige Baumaßnahmen in den betroffenen Gebieten.

Die Arbeitsgruppe verzichtet ausdrücklich auf eine vergleichende Kostenbewertung mit dem Hinweis auf deren angeblich untergeordnete Rolle. Heute ist aus offiziellen Verlautbarungen und Planungen abzuleiten, dass die Kostendifferenz zwischen der Schneckentaltrasse und der Schlingenlösung tatsächlich ca. 35 Mi. € beträgt – zugunsten der verworfenen Schneckentaltrasse.

Auf der Basis dieser Empfehlung legt sich der damalige Regierungspräsident endgültig auf die Schlingenlösung als "Linie der Wahl" fest, gegen die Einsprüche der Mehrheit der betroffenen Gemeinden sowie gegen den Kreistag und den Regionalverband Südlicher Oberrhein. Ein von Schallstadt in Auftrag gegebenes Gegengutachten wird nicht berücksichtigt.

Noch 1997 mahnt das Verkehrsministerium das RP durch schriftliche Weisung an, die ursprünglich geplante Schneckentaltrasse weiter zu verfolgen. Noch im Mai 2006 bezeichnet das Innenministerium die vom RP verfolgte Planung als „nicht optimal“.

Ein Linienbestimmungsverfahren nach §16 FStrG, das einen großräumigen Vergleich der Trassenvarianten Bad Krozingen – Freiburg nach gesetzlichen Verfahrensvorschriften (einschließlich der Kostenbewertung) ermöglicht hätte, wurde zwar mehrfach in Aussicht gestellt, aber bis heute nicht durchgeführt.

Anlässlich des Planfeststellungsverfahrens zum B3-Bahndurchstich werden zwischen RP und der Gemeinde Pfaffenweiler sowie privaten Klägern außergerichtliche Vergleiche geschlossen. Bis heute wird unwidersprochen behauptet, dass dabei - lange vor Abschluss der ordentlichen Verfahrensabläufe - bereits eine verbindliche Zusage zur Realisierung der Schlingenlösung abgegeben wurde. In diesem Fall wäre das de facto zu Lasten der an den Vergleichen nicht beteiligten Gemeinden Schallstadt und Norsingen geschehen.

### **3. Die „politische Durchsetzungsphase“ 1990 bis heute: Bauliche Einzelmaßnahmen mit dem Ziel der Realisierung der Schlingenlösung, ohne ein durch ein ordentliches Linienbestimmungsverfahren abgesichertes Verkehrskonzept und ohne langfristige Finanzierungssicherheit**

Nach der politischen Festlegung auf die Schlingenlösung wird diese seit 1990 durch eine Kette formal unabhängiger Einzelmaßnahmen verfolgt. Dazu gehören die Ostumfahrung Bad Krozingen (planfestgestellt), der bewusst nicht verkehrsgerecht gestaltete Ausbau der L125 zwischen Schallstadt und Kirchhofen (planfestgestellt), sowie die Ortsumfahrung Schallstadt mittels einer Ortsrandstraße am Batzenberg (im Planfeststellungsverfahren).

Die Maßnahmen werden jeweils einzeln begründet; einen bewertenden Vergleich aller Trassenvarianten Freiburg – Bad Krozingen unter Kosten-, Verkehrs- und Belastungsgesichtspunkten gibt es wie gesagt nicht. Als zugrunde liegendes Verkehrskonzept – so u. a. die Begründung für die bewusst nicht verkehrsgerechte Gestaltung der L125 – wird die „gleichmäßige Verkehrsbelastung beiderseits des Batzenbergs“ angeführt, einer der bemerkenswerten Widersprüche zu den Empfehlungen der Arbeitsgruppe 1985, mit der diese Planung einstmals eingeleitet und begründet wurde.

Seit der Herausnahme autobahnparalleler Bundesstraßen aus dem Bundesverkehrswegeplan ist die durchgängige Finanzierung der Schlingenlösung mit offiziell veranschlagten Kosten von 40.8 Mio. € nicht mehr gesichert. Der Löwenanteil davon fällt auf die Ortsumfahrung Norsingen, für die bisher weder konkrete Planungen noch eine Finanzierungsaussicht bestehen. Ohne eine Realisierung der Ortsumfahrung werden die bisher geplanten Maßnahmen zu einer dramatischen Verschärfung der Belastungen dieser Gemeinde führen.

Andererseits muss festgestellt werden, dass durch bereits erfolgte Straßenbaumaßnahmen (u. a. Ortsumfahrung Kirchhofen und Anschluss an die Ostumfahrung Bad Krozingen) die Schneckentaltrasse de facto bereits existiert. Sie ist die kürzeste Verbindung Freiburg - Bad Krozingen, hat keine Ortsdurchfahrten und wird vom Verkehr zunehmend angenommen. Sie wird bis 2009 mit Kosten von über 4 Mio. € weiter ausgebaut - allerdings ausdrücklich nicht verkehrsgerecht, um das politische Konzept der „gleichmäßigen Verkehrsbelastung“ durchzusetzen, mit Folgekosten für die Ortsumfahrungen Schallstadt und Norsingen in Höhe von 40.8 Mio. €.

Ein optimierter Ausbau und Anbindung der Schneckentaltrasse - im Sinne der ursprünglichen Planungen aller Verantwortlichen vor 1985 – würde Einsparungen von weit über 30 Mio. € bewirken. Er bedeutete eine verkehrs- und umweltpolitisch sinnvolle Realisierung der Ortsumfahrungen Schallstadt und Norsingen, für die in der heute geplanten Form bisher keine durchgängigen Realisierungsaussichten bestehen.

## II Chronologie der Verkehrsplanung L125 / B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen

(Stand November 2009)

### 1959 - 1975

Laut späterer Aussage<sup>1</sup> des Regierungspräsidiums (RP) ist das Schneckental schon im Jahr 1959 im Gespräch für die Verlegung der B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen zur Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrten (OD) von Schallstadt und Norsingen.

Im Jahre 1969 sprechen sich alle Fachbehörden im RP Freiburg ohne Gegenstimme für die sogenannte Schneckentaltrasse als beste Trasse für die B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen aus. Sie sei die verkehrstechnisch zweckmäßigste Lösung unter größtmöglicher Schonung von Wohnsiedlungen.

Offenbar war vor 1974 sogar bereits ein Linienbestimmungsverfahren nach §16 FStrG für den Abschnitt St. Georgen bis Bad Krozingen durchgeführt und abgeschlossen worden.<sup>2</sup> Darauf basierend sollte 1975 mit den Planungen der Schneckentaltrasse begonnen werden.

### 1978

Nachdem die Schneckentaltrasse seit fast 20 Jahren in den Vorplanungen verankert und allgemein anerkannt ist, kommt es zu massiven Einwendungen der „Bürgerinitiative für Landschaftsschutz am Batzenberg“ (Pfaffenweiler und Kirchhofen) gegen die Schneckentaltrasse. In Schallstadt versucht der seit 1973 bestehende „Bürgerausschuss zur Verlegung der B3 durchs Schneckental“ dem entgegen zu wirken.

Eine Petition (Nr. 4497 vom April 1978) der „Bürgerinitiative für Landschaftsschutz am Batzenberg“ an den Landtag, die zur Schonung des Schneckentals eine „Alternative West“ fordert, wird vom Petitionsausschuss abschlägig entschieden.

Die Naturschutzverbände nehmen sich der Sache an. Hermann Dahl vom Landesnaturschutzverband (LNV) bringt - damals noch gegen Widerstände aus dem RP - die ortsnahen, direkt mit der Bahn gebündelten Umfahrungen

- Ostumfahrung Schallstadt,
- Westumfahrung Norsingen,
- Westumfahrung Bad Krozingen (parallel zur Bahntrasse)

<sup>1</sup> Bekanntmachung anlässlich einer Informationsveranstaltung am 7.10.1984 in Schallstadt

<sup>2</sup> Beratungsunterlage des Kreistags vom 23.10.1974

In die Diskussion ein<sup>3</sup>, um Fläche zu sparen und die Ortschaften möglichst effektiv entlasten zu können.

**Anmerkung:** Hieraus entsteht im Lauf der Jahre der „Kompromiss“ der sogenannten „Schlingenlösung“ als Alternativplanung zur Schneckentaltrasse (siehe 1985). Die Schlingenlösung sieht eine weiträumige Ostumfahrung statt der von Herrmann Dahl vorgeschlagenen Westumfahrung Bad Krozingens vor, die von Bad Krozingen nie akzeptiert wurde.

Im Januar 2006 (siehe dort) hat Herrmann Dahl seinen damaligen Vorschlag offiziell widerrufen und sich im Namen des LNV eindeutig für die Schneckentaltrasse ausgesprochen.

### 1979

Die vierspurige B3 Ortsumfahrung (OU) von Freiburg St. Georgen bis zum Ortseingang Schallstadt wird genehmigt. Auf Schallstadter Gemarkung werden dafür 19 Hektar Land zur Verfügung gestellt, unter der Zusage, die weitere Verlegung der B3 zwischen Schallstadt und Bad Krozingen werde wie geplant in einem zweiten Bauabschnitt durch das Schneckental erfolgen.

Der Planungsentwurf des RP sieht dort eine 8,50 m breite Straße vor.<sup>4</sup>

### 1980

Die Weiterführung der B3 von Schallstadt nach Bad Krozingen durchs Schneckental ist im Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Schallstadt, Ebringen und Pfaffenweiler ausgewiesen.

### 1982

Fritz Gutsell wird Nachfolger von Emil Eckert als Bürgermeister in Pfaffenweiler

### 1984

Das RP gibt nach Einwendungen der „Bürgerinitiative Landschaftsschutz am Batzenberg“ ein neues Gutachten in Auftrag:

**„Verkehrsuntersuchung und Untersuchung der Wirkungen im Bereich natürlicher Umwelt zur Beurteilung von Trassenvarianten zur Führung der Bundesstraße 3 Freiburg-Bad Krozingen“**

(von Prof. Schächterle und Prof. Steinlin, Juli 1984)

Zitate aus „Zusammenfassende Bewertung“<sup>5</sup>:

- „Unter Berücksichtigung aller Kriterien für die vier Bereiche Raumordnung, Verkehr, Umwelt, Kosten muss dem Ausbau der B3 mit OU von Schallstadt,

<sup>3</sup> vgl. Rückblick in der Stellungnahme Hermann Dahl (LNV) vom Januar 2006 „Zur Problematik der Straßenplanung zwischen Schallstadt und Bad Krozingen“, Seite 2

<sup>4</sup> Badische Zeitung 26. 09.1979

<sup>5</sup> Gutachten Schächterle/Steinlin von 1984, V. Zusammenfassende Bewertung, Seite 180-189

Norsingen und Bad Krozingen im Osten gegenüber der Schneckentaltrasse eine Vorrangstellung eingeräumt werden, sofern den Aspekten der „natürlichen Umwelt“ ein hohes Gewicht zugemessen wird...<sup>6</sup>

- Wird dem Oberkriterium „menschliche Umwelt“ ein hohes Gewicht beigemessen, dann liegt Planungsfall 1 (*Sneckentaltrasse*) klar auf Rang 1...<sup>7</sup>
- Es wird letztlich eine nicht einfache politische Entscheidung sein müssen, ob diesem Untersuchungsergebnis ...zugestimmt werden kann, nachdem die Schneckentaltrasse sowohl im Ausbau- bzw. Bedarfsplan des Bundes, als auch im regionalen Entwicklungsplan sowie in den verschiedenen Flächennutzungsplänen fixiert und damit auch in den politischen Gremien beraten und akzeptiert wurde...
- Für die bisherige Planung der B3-neu durch das Schneckental sprechen vor allem die Vorteile für den Durchgangsverkehr Nordsüd, der mit über 60%-Anteil im Untersuchungsraum dominiert. Unter Berücksichtigung und besonderer Gewichtung lediglich der Kriterien menschliche Umwelt kommt dieser Trasse (*d.h. der Schneckentaltrasse*) der Rang 1 zu, da bei dieser Lösung „Fremdverkehrsströme“ am stärksten aus bestehenden Siedlungsquartieren verlagert und damit diese entlastet und beruhigt werden können.“<sup>8</sup>

Bezüglich der Schlingenlösung sieht das Gutachten u.a. folgendes Detailproblem:

- „Die Westumfahrung von Norsingen ....mit zweimaliger Bahnüberquerung. Hier müssten alle Möglichkeiten einer günstigeren Linienführung...überprüft werden, um die Auswirkungen auf die bestehenden Siedlungsquartiere einschließlich der Eingriffe in die natürliche Umwelt zu minimieren.“<sup>9</sup>

## 1985

Unter dem Titel

### **„Neubau der Bundesstraße 3 Schallstadt - Bad Krozingen Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach §16 FStrG“**

wird im RP ein *Linienbestimmungsverfahren* vorbereitet, das jedoch nie offiziell eingeleitet wird.<sup>10</sup>

Im Zuge dieser Vorbereitung wird das Gutachten von Schächterle und Steinlin aus dem Jahr 1984 von einer *hausinternen* „Arbeitsgruppe für raumbedeutsame Planungen“ im RP Freiburg bewertet und neu gewichtet.<sup>11</sup>

**Anmerkung:** Das rein „handwerkliche“ Vorgehen der hausinternen Arbeitsgruppe wird anschließend von Verkehrswissenschaftlern in mehrfacher Hin-

<sup>6</sup> ebenda, Seite 187

<sup>7</sup> ebenda, Seite 185

<sup>8</sup> ebenda, Seite 187

<sup>9</sup> ebenda, Seite 188

<sup>10</sup> Laut Auskunft des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 08.08.91 an den RVSO ist es zu diesem Zeitpunkt noch nicht eingeleitet; ab 1992 ist die Linienführung der Schlingenlösung – offenbar ohne Linienbestimmungsverfahren - bereits im Bundesverkehrswegeplan enthalten

<sup>11</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung

sicht kritisiert werden<sup>12</sup>. Unter anderem wird das neu eingeführte Bewertungskriterium „Bündelung“ als unsachgemäß und unzulässig bezeichnet. Insbesondere aber wird das Bewertungsverfahren selbst, speziell die Einbeziehung von Rangziffern, kritisiert. Es verletze nicht nur die Bedingungen einer unverzerrten Wiedergabe der Bewertungskriterien, sondern – wie anhand von Beispielen zahlenmäßig belegt wird – führe sogar zur „Umkehrung der Ergebnisaussage“, die sich bei einem wissenschaftlich korrekten Auswertungsverfahren ergeben würde.

Diese verkehrswissenschaftliche Kritik geht über gutachterliche Meinungsverschiedenheiten zu Bewertungskriterien hinaus. Sie enthält den Vorwurf der unsachlichen Verfahrensweise, wodurch letztlich das Ergebnis ins Gegenteil verkehrt wurde

Unabhängig von dieser fachlichen Kritik am Verfahren halten die Erkenntnisse, Ergebnisse und Aussagen der Arbeitsgruppe einem rückwirkenden Vergleich mit den Realitäten vielfach nicht stand. Im Folgenden werden einige der Kernaussagen dem jeweiligen Istzustand 2006 gegenübergestellt:

**Arbeitsgruppe:** Die Belange Naturhaushalt und Landwirtschaft seien höher zu gewichten. Die Im Gutachten vorgenommene Trennung zwischen menschlicher und natürlicher Umwelt bei den Oberkriterien sei nicht richtig.<sup>13</sup>

#### **Istzustand 2006:**

- Ungeachtet der damals hoch gewichteten Belange von Naturhaushalt und Landwirtschaft sind mittlerweile in Pfaffenweiler das Gewerbegebiet „Schwabmatten“ und in Ehrenkirchen das Gewerbegebiet „Niedermatten“ entstanden. Letzteres soll zurzeit erweitert werden. Die Gewerbegebiete liegen im Bereich der Schneckentaltrasse und stellen insgesamt einen vergleichbaren Eingriff dar wie die damals aus Naturschutzgründen verworfene Straßenplanung.
- Seitens des RP selbst sind seither Neutrassierungen von Straßen geplant und durchgeführt worden: Die L125 ist seit 1999 über die K4982 direkt und ortsdurchfahrtsfrei an die L123 (demnächst B3- Umfahrung Bad Krozingen) angebunden Dazu wurde ein Teilstück der L125 als Umfahrung von Kirchhofen sowie der K 4982 als Umfahrung von Unterambringen neu trassiert.

**Arbeitsgruppe:** Es wird ein amtliches Gutachten<sup>14</sup> des Deutschen Wetterdienstes (DWD) über die klimatischen Bedingungen herangezogen, das feststellt, dass aus lufthygienischer Sicht der „Schlingenlösung“ der Vorzug gegeben werden muss. Die hausinterne Arbeitsgruppe geht von einer erheblich

<sup>12</sup> Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zum Trassenvorschlag des Regierungspräsidiums Freiburg für die B3 Schallstadt - Bad Krozingen; Herausgeber: BVU

<sup>13</sup> ebenda, Seite 3 und 4

<sup>14</sup> Amtliches Gutachten des DWD zur geländeklimatologischen Beurteilung von Trassenvarianten zur Führung der Bundesstraße 3 Freiburg –Bad Krozingen

problematischeren Verteilung der Schadstoffe im Schneckental als im Bereich der alten B3 aus.<sup>15</sup>

### **Istzustand 2006:**

- Anlässlich des Erörterungstermins für die L125 im Jahr 2004 wurde offiziell bekannt, dass das damalige DWD-Gutachten inzwischen durch ein vom RP in Auftrag gegebenes Gutachten (Dr. Röckle, iMA Freiburg, November 2004) komplett widerlegt worden ist. Die klimatologischen Bedingungen sind östlich wie westlich des Batzenbergs gleich. Der DWD hat daraufhin sein damaliges Gutachten grundlegend revidiert.<sup>16</sup>

**Arbeitsgruppe:** Das Prinzip der „Bündelung“ von Verkehrswegen (um einer weiteren Zerschneidung der Landschaft entgegenzuwirken) sei der Netzplanung vorzuziehen.<sup>17</sup>

### **Istzustand 2006:**

Abgesehen davon, dass das Bewertungskriterium der „Bündelung“ verkehrswissenschaftlich als unzulässig gilt,<sup>18</sup> wird es in den Folgejahren selbst in den Planung des RP nicht mehr konsequent befolgt:

- Die OU Schallstadt mit einer Gesamtlänge von insgesamt 2450 m soll lediglich auf einer Länge von 250 m (10%) mit der Bahntrasse gebündelt werden
- Geplant ist nach Aussage des Regierungspräsidiums, eine zusätzliche Umfahrung von Norsingen „mittelfristig“ bauen zu wollen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (bestehender Park und Ride Parkplatz, Zugang zum Bahnhof, Anwesen nahe der Bahntrasse) kaum eine direkte Bündelung mit der Bahntrasse erlaubt
- Planfestgestellt ist eine weiträumige Umfahrung von Bad Krozingen, die mit nichts gebündelt ist und vollständig durch freies Feld geht.
- Im Gegensatz zur Arbeitsgruppe wird die Netzplanung im übergeordneten Verkehrsministerium deutlich höherrangig beurteilt. Es schreibt<sup>19</sup> noch 1997 (!) im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Bad Krozingen:

*„Die vorgelegte Umfahrung im Zuge der B3 ist vom Netz betrachtet erst sinnvoll bei einer Verlegung der B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen auf die sogenannte Schneckentaltrasse...“*

Die sukzessive Realisierung der nördlichen Abschnitte der Schneckentaltrasse wird seitens des Ministeriums gefordert.

<sup>15</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung, Seite 2

<sup>16</sup> Schreiben des DWD an iMA vom 19. März 2004

<sup>17</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung, S. 3 und S.5

<sup>18</sup> Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zum Trassenvorschlag des Regierungspräsidiums Freiburg für die B3 Schallstadt - Bad Krozingen; Herausgeber: BVU, Seite 6 ff

<sup>19</sup> Schreiben des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg an das RP Freiburg vom 16. Juli 1997

**Arbeitsgruppe:** Im Falle einer Schlingenlösung sei der Ausbau der L125 nicht in einer Breite von 7,50m wie im Gutachten von 1984 vorgesehen, erforderlich. Die Beseitigung der unfallträchtigen Bereiche und gewisse Ausbaurbeiten wären ausreichend, so dass möglichst kein zusätzlicher Verkehr ins Schneckental gelenkt würde.<sup>20</sup>

### **Istzustand 2006:**

- Obwohl die L125 immer noch die unfallträchtige „Nussbaumkurve“ aufweist, in einem äußerst schlechten baulichen Zustand ist und teilweise eine Breite von weniger als 5 m hat, liegt die mittlere Belastung im Jahr 2005 bei 12 550 Kfz/24 h. Der Spitzenwert beträgt 16 992 Kfz/24h. Das bedeutet, dass der Verkehr selbst durch diese unfallträchtige aktuelle Straßenbreite nicht aus dem Schneckental herausgehalten werden kann, im Gegensatz zur damaligen Meinung der Arbeitsgruppe.
- Diese Tatsache weist einmal mehr darauf hin, dass der Autofahrer den direktesten, kürzesten und ortsdurchfahrtsfreien Weg durch das Schneckental nimmt und diesen erst recht nach Fertigstellung der OU von Bad Krozingen nehmen wird.

**Abeitsgruppe:** Kosten werden nicht bewertet, da die Arbeitsgruppe der Auffassung ist, dass die Kostendifferenzen .... keine Rolle spielen dürfen bei einer „im übrigen als gut bewerteten Trasse“.<sup>21</sup>

### **Istzustand 2006:**

- Für die geplanten Ortsumfahrungen Schallstadt und Norsingen im Zuge der Schlingenlösung werden laut Aussage des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg vom 14. Januar 2003 Kosten in Höhe von **40,8 Mio. €** veranschlagt.<sup>22</sup> Dabei sind die Folgekosten für die mindestens 3 km lange Neutrassierung, vier zusätzliche Anbindungsknoten, zahlreiche notwendige Über- oder Unterführungen von Straßen und landwirtschaftlichen Wegen sowie zwei Bahnunter- oder überführungen nicht eingerechnet. Die Kosten allein für die B3 OU Schallstadt wurden bei der Informationsveranstaltung des RP zur Offenlegung der Pläne am 10.10.2005 mit 9 Mio. € veranschlagt.
- Für den planfestgestellten, nicht verkehrsgerechten Ausbau der L125 werden zusätzliche Kosten in Höhe von ca. **4 Mio. €** erwartet (3,9 Mio. € plus Kosten für zusätzlichen Lärmschutz, der beim Erörterungstermin noch ausgehandelt wurde).
- Die Gesamtmaßnahme „Schlingenlösung plus nicht verkehrsgerechter Ausbau der L125“ schlägt demnach mit planerischen Kosten von fast **45 Mio. €** zu Buche.

<sup>20</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung, S. 2

<sup>21</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung, S. 4 unten

<sup>22</sup> Gt-info des Gemeindetags Baden-Württemberg Nr. 6/03 vom 5. April 2003

- Die Kostendifferenz zwischen Schlingenlösung und Schneckentaltrasse dürfte bei **ca. 35 Mio. €** zu Lasten der Schlingenlösung liegen, selbst wenn man für einen verkehrsgerechten Ausbau der L125 großzügig das 2,5-fache der jetzigen Ausbausumme veranschlagt (d.h., ca. 10 Mio. €).

Diese heute bekannte Kostendifferenz von ca. 35 Mio. € zwischen Schneckentaltrasse und Schlingenlösung wurde von der Arbeitsgruppe des RP als untergeordnet eingeschätzt, sodass sie gar nicht quantitativ bewertet wurde.

- Was Norsingen betrifft wird die Schlingenlösung - wenn überhaupt jemals – aus Kostengründen nicht in einem zumutbaren Zeitrahmen realisierbar sein, denn
  - die OU Norsingen ist nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan
  - die Kosten-Nutzen-Analyse für die Umfahrung Norsingen ist nach Aussage eines ehemaligen Straßenplaners des Regierungspräsidiums negativ

Das bedeutet: Norsingen wird nach Bau einer OU Schallstadt, den gesamten B3 Durchgangs-Verkehr weiterhin und in größerem Ausmaß – vor allem Lkw-Verkehr - zu ertragen haben.

**Arbeitsgruppe:** Der Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ spräche für die Schlingenlösung<sup>23</sup>

#### ***Istzustand 2006:***

- Der Ausbau der L125 zwischen Schallstadt und Ehrenkirchen - als Teil der Schneckentaltrasse – wurde im Oktober 2005 bewusst<sup>24</sup> in einer nicht verkehrsgerechten Breite planfestgestellt.
- Statt dessen – und zur dadurch notwendigen Entlastung der B3 Ortsdurchfahrten - sind parallel in einem Abstand von nur 2 km zwei zusätzliche Umgehungsstraßen Schallstadt und Norsingen als Neubaumaßnahmen vorgesehen.

Abgesehen von den nicht begründbaren Mehrkosten (siehe oben) ist das damalige Argument für die Schlingenlösung, „Ausbau vor Neubau“, während der Planungsausführung ins Gegenteil verkehrt worden.

**Arbeitsgruppe:** Die höchstmögliche Entlastung der Ortsdurchfahrten im Zuge der B3 soll erreicht werden. Dies sei „vorrangig vor einer gleichmäßigen Verteilung der Verkehrslasten.“<sup>25</sup>

#### ***Istzustand 2006:***

- Die geplanten Ortsumfahrungen der Schlingenlösung stellen keineswegs die optimale Entlastung dar. Bei der OU Schallstadt handelt es sich lediglich um

<sup>23</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung, S. 5

<sup>24</sup> Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der L125 zwischen Kirchhofen und Schallstadt Seite 16

<sup>25</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG, Anlage 2 Begründung, S.5

eine Ortsrandstrasse, deren Verkehrsaufkommen gegenüber der Durchfahrt jedoch stark gesteigert sein wird. Der innerörtlichen Verkehrs- und Lärmbelastung würde eine deutlich höhere Verkehrs- und Lärmbelastung am Ortsrand durch induzierten und herangezogenen Verkehr, insbesondere auch LKW-Verkehr gegenüberstehen („wer Straßen baut wird Verkehr ernten“). Vor allem im Ortsteil Schallstadt würde zum verbleibenden Lärm der Ortsdurchfahrt und der Bahn die Lärmbelastung durch die neue Ortsrandbefahrung hinzukommen.

- Mit den aktuellen Planungen will das Regierungspräsidium heute nach eigenen Aussagen eine gleichmäßige Verteilung der Verkehrslasten erreichen, im Widerspruch zur Arbeitsgruppe von 1985, nach der dies gerade mit der Schlingenlösung nicht möglich sei (s.o. Zitat).

Das Regierungspräsidium Freiburg unter Regierungspräsident Nothelfer zieht 1985 aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppe folgendes Fazit:

*„Das Regierungspräsidium räumt aufgrund einer umfassenden Würdigung aller Umstände der „Schlingenlösung“ gegenüber der „Schneckentaltrasse“ einen Vorrang ein.“<sup>26</sup>*

*„Regierungspräsident Nothelfer hat die Ergebnisse der Arbeitsgruppe als folgerichtige Anerkennung der Prinzipien Verkehrsbündelung und Ausbau vor Neubau gewürdigt. Die Gemeinden, die bei einer Schlingenlösung Opfer bringen müssen, könnten dennoch konkrete Vorteile erwarten. Die Belange von Natur und Landwirtschaft hätten im Fall der B3 höher rangiert als die gerechte Verteilung der Verkehrslasten... Die Ergebnisse der Prüfung durch die Arbeitsgruppe werden nun den Gemeinden schriftlich zugestellt... Die verschiedenen Varianten werden dann dem Bundesverkehrsministerium zur Linienbestimmung vorgelegt.“<sup>27</sup>*

Die betroffenen Gemeinden, Behörden und Verbände nehmen laut Anlage 4 des von der Arbeitsgruppe vorbereiteten Linienbestimmungsverfahrens dazu wie folgt Stellung<sup>28</sup>:

Die Schneckentaltrasse wird weiterhin gefordert von:

- den Gemeinden Schallstadt, Ebringen, Bad Krozingen und
- den Ortschaftsräten von Norsingen, Offnadingen und Scherzingen
- sowie dem Kreistag und
- dem Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO)

Die Schlingenlösung befürworten und fordern:

- das Regierungspräsidium Freiburg
- die Gemeinden Pfaffenweiler und Ehrenkirchen ohne Norsingen, Offnadingen und Scherzingen

<sup>26</sup> ebenda, Seite 2 unten

<sup>27</sup> Badischen Zeitung vom 26.07.1985: Regierungspräsident für eine „Schlingenlösung“, Nothelfer unterstützt Ansicht der Arbeitsgruppe

<sup>28</sup> Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG Anlage 4 Seite 1-2. Die „Schneckentaltrasse“ wird vom Regierungspräsidium in der Anlage 4 unverständlicher- und irreführenderweise als „Wahllinie“ bezeichnet, obwohl das Regierungspräsidium die „Schlingenlösung“ als vorzugswürdig bewertet (s.o.) und auch in Zukunft als „Linie der Wahl“ daran festhalten wird.

Die Gemeinde Schallstadt lässt noch im selben Jahr über die BVU (Beratergruppe Verkehr und Umwelt, Freiburg i.Br.) eine

**„Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zum Trassenvorschlag des Regierungspräsidiums Freiburg für die B3 Schallstadt-Bad Krozingen“**

erarbeiten. Darin wird das Bewertungsverfahren der „Arbeitsgruppe für raumbedeutsame Planungen“ untersucht. Die BVU kommt zu dem Schluss, dass die Vorgehensweise der Arbeitsgruppe, eine vereinfachende und vergrößernde Bewertung mit Hilfe von Rangziffern, unsachgemäß ist und sogar zur Umkehrung der Ergebnisaussage führt, die eigentlich aus dem detaillierten Gutachten von 1984 hätte gewonnen werden müssen.

Ergebnis: die Schneckentaltrasse ist die günstigere Trassenvariante.<sup>29</sup>

**Anmerkung:** Trotz dieser verkehrswissenschaftlichen Kritik am Verfahren und trotz ablehnender Stellungnahmen von Kreistag, RVSO (damaliger Erster Vorsitzender: Baubürgermeister Dr. Sven v. Ungern-Sternberg) und der überwiegenden Mehrheit der betroffenen Gemeinden wird das RP in den Folgejahren bei seiner Festlegung auf die Schlingenlösung bleiben, mit der rein politisch motivierten Begründung einer gleichmäßigen Verteilung des Verkehrs auf beiden Seiten des Batzenbergs.

Die Gemeinde Schallstadt geht davon aus, dass zur gegebenen Zeit eine Entscheidung über den endgültigen Trassenverlauf vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens erfolgen würde. Weder die Gemeinde Schallstadt noch Träger öffentlicher Belange wie z. B. der RVSO<sup>30</sup> werden darüber in Kenntnis gesetzt, dass das Linienbestimmungsverfahren nicht weiterverfolgt und nicht an das Bundesverkehrsministerium zur endgültigen Entscheidung weitergeleitet wird.<sup>31</sup>

**Anmerkung:** Mangels dieses mehrfach angekündigten, aber nie durchgeführten Linienbestimmungsverfahrens gibt es de facto kein ordentlich (gemäß den Verfahrensvorschriften des §16FStrG) geprüftes Verkehrskonzept rund um den Batzenberg. Es werden in den kommenden 20 Jahren nacheinander einzelne, jeweils getrennt durchsetzbare Straßenbaumaßnahmen zwischen Freiburg und Bad Krozingen verwirklicht. Bei diesen Einzelbaumaßnahmen hat die Gemeinde Schallstadt keine rechtliche Möglichkeit, Einfluss zu nehmen. Da ein Linienbestimmungsverfahren nie das Bundesministerium für Verkehr erreicht, bleiben auch die umfangreichen Stellungnahmen der Gemeinde Schallstadt und anderer Träger öffentlicher Belange hierbei unberücksichtigt.

Die Entscheidung des Regierungspräsidiums für die Schlingenlösung führt zu heftigen Kontroversen in den Gemeinden der Raumschaft, was sich in zahlreichen Aktionen, Bürgerversammlungen und in Presseartikeln und Leserbriefen dokumentiert (Bezugsquelle: Archiv der Badischen Zeitung). Bad Krozingen favorisiert seine Ostumfahrung, will die B3 aber weiterhin über das Schneckental fortgeführt wissen.

<sup>29</sup> Verkehrswissenschaftliche Stellungnahme zum Trassenvorschlag des Regierungspräsidiums Freiburg für die B3 Schallstadt-Bad Krozingen von BVU, Seite 8

<sup>30</sup> Schreiben vom 08.07.1991 an den Verkehrsminister: Darin spricht der damalige Präsident des RVSO, Sven v. Ungern-Sternberg, von zwei Hauptvarianten – der Schneckentaltrasse und der Schlingenlösung – und vom Ruhen des Linienbestimmungsverfahrens.

<sup>31</sup> Antwortschreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 08.08.91 an den RVSO

**1987**

Die vierspurige B3 Ortsumfahrung Freiburg St. Georgen – einer Autobahn vergleichbar ausgebaut - ist fertig gestellt und endet direkt am Ortseingang von Schallstadt.

Die Verkehrsbelastung in Schallstadt ist auf ihrem Höhepunkt. Es kommt zu massiven Protestaktionen Schallstadter und Norsinger Bürger, die die Weiterführung der B3 durchs Schneckental einfordern.

Zur Behebung der täglichen Staus an der innerörtlichen Abzweigung der L125 wird deren direkte Anbindung an die B3 neu mittels Durchstich der Bahn unausweichlich.

**1988**

Dieter Rehm wird Nachfolger von Bürgermeister Oskar Hanselmann in Schallstadt

**1988/1989**

Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) für den Durchstich des Bahndamms nördlich von Schallstadt und Anbindung der L125 an die B 3 OU Freiburg -St. Georgen wird erlassen.

Dieser PFB wird von der Gemeinde Pfaffenweiler und Bürgern aus Pfaffenweiler beklagt. Um die Baumaßnahmen nicht zu verzögern, kommt es zu einer außergerichtlichen Einigung mittels Vergleichen zwischen RP und den Klägern.

Um die Baumaßnahme nicht zu blockieren, stimmt die Gemeinde Schallstadt der Veränderung des Planfeststellungsbeschlusses in baulicher Hinsicht zu:

- Die Ausbaustrecke mit einer 8m breiten Fahrbahn soll so enden, dass beide Trassenvarianten für die B 3 noch realisierbar sind.
- Der Ausbau soll nicht wie im PFB vorgesehen den Unfallschwerpunkt „Nussbaumkurve begradigen. Er wird bis nördlich der Nussbaumkurve zurückgenommen. Vom Kreuzungspunkt L125 / K4953 (Umfahrung Ebringen) bis zum Ende der ausgebauten Strecke soll die Straßenbreite auf 6m verzogen werden.

Ein weiterer Vergleich zwischen zwei nicht grundstücksbetroffenen Klägern aus Pfaffenweiler und dem RP führt u.a. zu einer

- Tonnagebeschränkung für Lkws in Nordsüdrichtung und Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der L125

Von diesen letztgenannten Vereinbarungen erfährt die Gemeinde Schallstadt erst 1992 nach Eröffnung des Straßenabschnitts, obwohl dies schon 1989 mit dem Landratsamt ausgehandelt und zugesagt wurde.

**Anmerkung:** Seitens der Gemeinde Pfaffenweiler wird immer wieder unwidersprochen behauptet, mit den Vergleichen wäre zugleich die Realisierung der Schlingenlösung verbindlich zugesagt worden. So z.B. die Aussage von RA Geckle (Pfaffenweiler) bei der Erörterungsverhandlung<sup>32</sup> am 07.12.2004.

<sup>32</sup> Sitzungsniederschrift Erörterungsverhandlung L125 (2. Tag, Seite 14). RA Geckle wird darin folgendermaßen zitiert: „Die Vergleiche enthielten den Vorbehalt der kompletten Realisierung der Schlingenlösung. Die sei in der Planfeststellung auch als Rechtmäßigkeitsvoraussetzung zu prüfen. Er habe

Sollte dies der Fall sein, dann wäre die Linienführung für die B3 bereits lange vor Abschluss und außerhalb der ordentlichen Verfahrensabläufe festgelegt worden, ohne eine Überprüfung im Zuge eines ordentlichen Linienbestimmungsverfahrens, und letztlich zu Lasten der Gemeinden Schallstadt und Norsingen.

**1991**

Dr. Conrad Schroeder wird Nachfolger von Dr. Norbert Nothelfer als Regierungspräsident.

**1992**

Der Durchstich wird fertiggestellt. Die B3 ist damit im nördlichen Schneckental angekommen. Die L125 wird im Norden direkt an die B3 angebunden und bis kurz vor die Nussbaumkurve ausgebaut. Nach Verkehrsfreigabe erfolgen die obengenannten Verkehrsbeschränkungen zu Lasten der Gemeinden Schallstadt und Norsingen.

Die B3-Umfahrungen Schallstadt, Norsingen und Bad Krozingen werden aufgrund der Festlegung des Regierungspräsidiums in Form der Schlingenlösung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 aufgenommen.

**1995**

Der RVSO nimmt die Schneckentaltrasse als Vorschlagstrasse zur Verlegung der B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen in den Regionalplan 1995 auf. Dieser ist heute noch aktuell.

**1997**

Thomas Breig folgt Bürgermeister Ruch in Ehrenkirchen nach (September 1997)

**1997-1999**

Ehrenkirchen bindet das Gewerbegebiet „Niedermatten“ über die K 4982 an die L 123 an. Die L 125 wird Richtung Batzenberg verlegt (Umfahrung Kirchhofen) und außerörtlich über einen Kreisverkehr mit der K 4982 verbunden.

**Anmerkung:** Von 1992-1999 werden folgende Straßenprojekte verwirklicht: Durchstich des Bahndamms mit Anbindung der L125 an die B3: Damit wird die zukünftige B3 mit großem finanziellem Aufwand auf die Ostseite der Bahnlinie ins Schneckental geführt. Bei Realisierung der Schlingenlösung müsste die B 3 zur Umfahrung von Norsingen wieder auf die Westseite der Bahntrasse verlegt werden. Dies steht aber im Widerspruch zur östlichen Umfahrung von Bad Krozingen (s.u.). Dafür muss südlich von Norsingen eine erneute Rückführung auf die Ostseite der Bahntrasse erfolgen. Bei diesem vom RP geplanten Ver-

---

*Zweifel, dass der Vorhabensträger die Vergleiche ernst nehme, wenn er höre, dass die Schlingenlösung erst 2015 realisiert werden solle“.*

kehrskonzept müsste somit die Bahntrasse noch zwei weitere Male gekreuzt werden.

Teilumfahrung Bad Krozingen (Verlegung der L123 von und nach Staufen an den nordöstlichen Ortsrand): Damit hat man sich auf die Ostumfahrung von Bad Krozingen festgelegt.

Umfahrung Kirchhofen (L125) mit Anbindung der K4982 an die L123: Damit hat man eine durchgehende, ortsdurchfahrtsfreie Trasse geschaffen zwischen dem Durchstich nördlich von Schallstadt und der L123 bei Bad Krozingen (zukünftige B3).

**Fazit:** Seit 1999 existiert also als Folge einzelner Baumaßnahmen eine durchgehende, ortsdurchfahrtsfreie Trasse vom Durchstich bei Schallstadt bis zur L123 bei Bad Krozingen („Schneckentaltrasse“), die man bei der Entscheidung 1985 für die Schlingenlösung verhindern wollte, um die Landwirtschaft und die Natur zu schonen und den Verkehr aus dem Schneckental herauszuhalten.

## 1998

Dr. Sven v. Ungern-Sternberg wird Regierungspräsident in Freiburg.

## 1999

Das Planfeststellungsverfahren (PFV) für die Umfahrung von Bad Krozingen beginnt.

Im Vorfeld gibt es bezüglich des PFV aus dem Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg eine Weisung an das RP Freiburg. Das Ministerium fordert 1997 im RE-Vorentwurf zur B3 OU Bad Krozingen:<sup>33</sup>

*„Die vorgelegte Umfahrung im Zuge der B3 (OU Bad Krozingen) ist vom Netz betrachtet erst sinnvoll bei einer Verlegung der B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen auf die sogenannte Schneckentaltrasse. Ansonsten wird der Durchgangsverkehr einen Umweg von ca. 3 km im Vergleich zur bisher ca. 1,5 km langen Ortsdurchfahrt in Kauf nehmen müssen. Die Einleitung eines PFV ist bis zum Vorliegen entsprechender Voraussetzungen zurückzustellen. Dazu zählt vor allem eine sukzessive Realisierung der nördlichen Abschnitte...“*

**Anmerkung:** Im Mai 2006 (siehe dort) wird auch das Innenministerium Baden-Württemberg das Verkehrskonzept des RP als „nicht optimal“ bezeichnen, das seither offenbar entgegen der Weisung des Umwelt- und Verkehrsministeriums unverändert weiterverfolgt wurde.

Bad Krozingen sperrt die B3-Ortsdurchfahrt für den Lkw-Verkehr.

Beginn des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der L125 zwischen Schallstadt und Ehrenkirchen.

## 2001

Pressemeldung am 15. Sept. 2001: der Planfeststellungsbeschluss für die Ost-Umfahrung von Bad Krozingen ist rechtskräftig.

Sie beginnt im Süden nahe der Abzweigung nach Tunsel und wird im Osten mittels Kreisverkehr an die L123 angebunden. Diese soll im weiteren Verlauf zur B3 umge-

<sup>33</sup> Schreiben des Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 16. Juli 1997 an das RP Freiburg

widmet und nördlich von Bad Krozingen optimiert (übergeordnet) an die alte B3 angebunden werden.

Der Autobahnzubringer wird zu einer untergeordnet angebundenen Straße. Dies kann dazu führen, dass vermehrt Verkehr – vor allem Lkw-Verkehr – auf der B3 verbleibt, zum Schaden von Norsingen und Schallstadt.

## 2002

Der Bund will autobahnparallele Bundesstraßen zu Landesstraßen abstufen, da ihnen die Fernstraßenfunktion abgesprochen wird (Abstufungskonzept). Dazu zählt auch die B3 in dieser Region. Im Zuge dessen sollen die Ortsumfahrungen von Schallstadt und Norsingen ganz aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) genommen werden.

Die vom RP seit fast 20 Jahren favorisierte und angeblich der Gemeinde Pfaffenweiler zugesagte „Schlingenlösung“ läuft damit Gefahr, aus Finanzierungsgründen nicht mehr umgesetzt werden zu können. Das RP spricht zum ersten Mal von Sondermitteln, die für eine Umfahrung von Schallstadt zur Verfügung stünden (siehe auch 2003).

## 2003

Das RP legt der Gemeinde Schallstadt Pläne für eine B3 Ortsumfahrung vor.

Die OU Schallstadt macht eine Neutrassierung mit entsprechendem Flächenverbrauch und Bodenversiegelung notwendig. Problempunkte aus Schallstädter Sicht, die später auch in über 600 Einwendungen vorgebracht werden:

1. Mit der geplanten B3 OU würde sich jenseits der Bahntrasse ein Sperrriegel zwischen Dorf und Batzenberg legen, der nur an zwei Stellen zu überwinden wäre. Wichtige Wegeverbindungen für Landwirte und Erholungssuchende würden ebenso zerstört werden wie das Landschaftsbild.
2. Die Topographie würde zwischen Weinstraße und südlichem Ortsende eine Hochlage der Trasse erzwingen. Die B3 OU verlief in diesem Bereich in Sichtweite zur heutigen Ortsdurchfahrt, die entlastet werden soll.
3. Vier Anwesen südlich der Bahnlinie wären unmittelbar und aufs stärkste davon betroffen.
4. Für alle Anwesen entlang der Bahntrasse würde sich die Lärmbelastung trotz Schallschutz deutlich erhöhen (bis 12 dB (A)). Mit den geplanten Schallschutzvorrichtungen könnten die Lärmschutzgrenzwerte nicht überall eingehalten werden. An den betroffenen Anwesen wäre zusätzlich passiver Schallschutz nötig. Die schon stark belasteten Anwohner entlang der Rheintalbahn wären in unzumutbarer Weise einer zusätzlichen und vollkommen anders gearteten Lärmquelle ausgesetzt.
5. Der Anbindungsknoten im Südosten ( B3 / L 125 / K 4953 ) würde in seiner überdimensionierten Ausdehnung Kleingärten, Streuobstwiesen und Felder und somit auch das dortige Naherholungsgebiet zerstören und die Staufener Straße (wichtiger Fuß-Rad- und Wirtschaftsweg zum Dürrenberg und Richtung Pfaffenweiler) überbauen.

6. Der Anbindungsknoten im Südwesten (B3 neu / B3 alt) würde den direkten Zugang zum Batzenberg kappen. Die Badische Weinstraße – direkte Zufahrt auf den Batzenberg - wäre nur noch über eine Unterführung und einen Umweg von 600 m erreichbar.
7. Brücken- und Rampenbauwerke, Stützmauern sowie die notwendigen über 1200m langen Lärmschutzwälle wären nicht nur teuer, sondern würden das Landschaftsbild nachhaltig und negativ verändern.
8. Der gemeindeeigene Bauhof müsste abgerissen werden und einen neuen Standort bekommen.
9. Die DB plant nach wie vor den Batzenbergtunnel zur Begradigung der Rheintalstrecke. Daraus würden sich weitreichende Konsequenzen für die Raumschaft ergeben, die heute noch nicht absehbar sind. Mit dem Bau einer B3 OU würden Zwangspunkte geschaffen, die dann notwendige Infrastrukturmaßnahmen behindern könnten.
10. Eine 8 m breite B3 OU würde neuen Verkehr induzieren und vor allem, wenn für die L125 eine Tonnagebeschränkung verfügt wird, den gesamten Lkw-Verkehr über 7,5 Tonnen aufnehmen müssen.
11. Die geplante B3 OU würde zwar den Verkehr in der Ortsdurchfahrt etwas stärker reduzieren als bei Verlegung der B3 auf die Schneckentaltrasse. Die Gemeinde Schallstadt müsste jedoch eine weitere zusätzliche Verkehrs- und Emissionslast in unmittelbarer Ortsnähe auf sich nehmen, mit all den oben genannten negativen Auswirkungen.

Die Ortsumfahrung ist für die Gemeinde Schallstadt auf dieser Trasse untragbar und wird vom Gemeinderat einstimmig abgelehnt. Die Probleme in Norsingen werden durch eine B3 OU Schallstadt nicht gelöst sondern verstärkt.

Die Umfahrung Schallstadt (ehemals im Bundesverkehrswegeplan BVWP nur unter „weiterem Bedarf“ geführt, d.h. Realisierung nicht vor 2012) wurde nach Aussage des RP einvernehmlich mit dem Bund aus dem BVWP herausgelöst und soll kurzfristig mit Pauschalmitteln finanziert werden. Sie ist offiziell im BVWP von 2003 nicht mehr berücksichtigt. Die Pauschalmittel des Bundes sind allerdings pro Projekt bei 5 Mio. € gedeckelt. Somit klafft eine Finanzierungslücke von jetzt schon 4 Mio. € im Minimum, die wohl das Land Baden-Württemberg schließen müsste.

Die Umfahrung Norsingen wurde in den aktuellen BVWP 2003 nicht mehr aufgenommen. Grund dafür ist die beabsichtigte Abstufung von autobahnparallelen Bundesstraßen zu Landesstraßen.

## 2004

März: In Schallstadt bildet sich die Bürgerinitiative „LISA“ (Lärminitiative Schallstadter Anwohner) mit zunächst bis zu ca. 50 Teilnehmern (Stand 01.06.2004), von denen ein größerer Teil sich später in anderen Initiativen in Schallstadt und Norsingen organisieren wird.

Forderung: Sofortiger Lkw-gerechter Ausbau der L125 sowie Bau einer annehmbaren Ortsumfahrung Schallstadt.

Mai: Jörg Czybulka wird Bürgermeister in Schallstadt

Juli: Der Deutsche Bundestag verabschiedet am 1. Juli 2004 den auf den BVWP aufbauenden Bedarfsplan als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz. Die Ortsumfahrungen Schallstadt und Norsingen sind darin nicht mehr enthalten.

Somit ist die vom RP favorisierte „Schlingenlösung“ durch Bundesmittel nicht mehr realisierbar und müsste anders finanziert werden. Die Umfahrung von Norsingen wäre auch ganz besonders kostenintensiv, da sie auf die Westseite der Bahntrasse geführt werden und diese somit zweimal queren müsste. Es besteht die Gefahr, dass Norsingen im Streckenverlauf der B3 ein Nadelöhr bleibt. Der B3 Durchgangsverkehr wird weiterhin die Ortsdurchfahrt belasten.

Dezember: Vom 6.-8. Dezember 2004 findet in der Schönberghalle in Ebringen der Erörterungstermin für den Ausbau der L 125 statt. Dort werden alle Einwände gegen die vom RP erarbeitete Ausbauplanung der L125 sowie Verbesserungsvorschläge erörtert. Von dieser Erörterungsverhandlung gibt es eine Sitzungsniederschrift.

## 2005

März: In Norsingen bildet sich die Bürgerinitiative „BIG“ (B3 Interessengemeinschaft).  
Forderung: Verkehrsgerechter Ausbau der „Schneckentaltrasse“ ohne Tonnagebeschränkung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt in Norsingen

April: In Schallstadt bildet sich die Bürgerinitiative „L125-VORAUS“ (Vordringlicher Ausbau der L125), seit 26.07.05 ein eingetragener Verein

Forderung: verkehrsgerechter Ausbau der L125, und Anpassung der bereits bestehenden „Schneckentaltrasse“ (L125 und K4982) mit optimierter Anbindung an die im Bau befindliche B3-Umfahrung von Bad Krozingen zur Entlastung der B3 Ortsdurchfahrten anstatt einer B3 Ortsumfahrung Schallstadt.

Juni: Eine Unterschriften-Aktion ergibt insgesamt über 2000 Unterschriften volljähriger BürgerInnen für die oben genannten Forderungen von L125-VORAUS (über 1500 aus Schallstadt, ca. 400 aus Norsingen und über 100 aus anderen Nachbargemeinden).

Juli: Am 18.07.05 erfolgt die Übergabe der Unterschriftenlisten und eines offenen Briefes mit der dringenden Bitte um ein Moratorium an den Regierungspräsidenten, Dr. Sven v. Ungern-Sternberg, die in der Folgezeit unberücksichtigt bleibt.

Oktober: Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der L 125 wird am 10.10.05 veröffentlicht. Inhalt in Stichworten:

- Ausbau der L 125 zwischen Schallstadt und Ehrenkirchen nach Variante 1b (Ausbau auf der alten Trasse mit zwei Kreisverkehren, im Bereich des Friedhofs Pfaffenweiler in Tieflage und mit Fußgängerbrücke)
- Die Straßenbreite wird auf 6,50 m festgelegt, wobei die Bankette anstatt 1,5m auf eine Breite von jeweils 1m reduziert werden, was einem modifizierten Regelquerschnitt (RQ) 9,5 bzw. RQ 8,5 entspricht.

**Anmerkung:** Das Regierungspräsidium geht davon aus, dass „auch eine Verkehrsmenge um die 20 000 Fahrzeuge...und LKW in einer Größenordnung von 1 600 Fahrzeugen damit gut und sicher bewältigt werden können“.<sup>34</sup> Dem widerspricht jedoch die Polizeidirektion, die aus Verkehrssicherheitsgründen eine Ausbaubreite von 7,50m für erforderlich hält. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen seien ansonsten notwendig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Eine Tonnagebeschränkung würde den Schwerlastverkehr entsprechend verringern, durch Verlagerung auf die B3.<sup>35</sup>

- nach Ausbau der Landesstraße: Einführung einer beidseitigen Tonnagebeschränkung für LKW über 7,5 t bis zur Fertigstellung der Ortsumfahrung Schallstadt und noch mindestens weitere 12 Monate darüber hinaus. In dieser Zeit soll mittels einer Verkehrserhebung untersucht werden, ob die Tonnagebeschränkung dann weiterhin Bestand haben soll oder entfallen kann.

**Anmerkung:** Dies widerspricht den eindeutigen Aussagen im Erläuterungsbericht für die L125 von 2003: „Die nunmehr beantragte Ausbaumaßnahme legt keine Verkehrsbeschränkungen zugrunde, um den Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Das Land als Baulastträger muss nach der Investition für einen verkehrsgerechten Ausbau die Straße als Teil der Verkehrsinfrastruktur der Region wieder dem allgemeinen Verkehr widmen.“<sup>36</sup> Erst beim Erörterungstermin 2004 wurde von der Straßenbauverwaltung offiziell ein neuer Antrag gestellt, die Verkehrsbeschränkungen - entgegen den klaren Aussagen im Erläuterungsbericht - zu belassen, da der Leitgedanke des Vergleichs (von 1988/1989) weiterhin maßgeblich sei.

**Anmerkung:** Würde die von der Polizeidirektion bei der Erörterungsverhandlung geforderte Straßenbreite von 7,50m umgesetzt werden, dann hätte das gleichzeitig eine Attraktivitätssteigerung der L125 zur Folge mit einer entsprechenden Entlastungsfunktion für die B3 Ortsdurchfahrten. Dies soll verhindert werden,<sup>37</sup> um den Bedarf für die zusätzlichen Umfahrungen von Schallstadt und Norsingen gegenüber dem Bund überhaupt noch nachweisen zu können.

- Von der bis zur Einmündung der K4953 bei Ebringen bereits 8m breit ausgebauten L125 bis zum Ende der ausgebauten Strecke vor der Nussbaumkurve verjüngt sich die Straße auf 6m. Dieses Teilstück wurde im Planfeststellungsbeschluss für die L125 nicht berücksichtigt und soll erst im Zuge der B3 OU Schallstadt ausgebaut werden. Somit wird im nördlichen Bereich der L125 ein kurzes Straßenstück mit einer Ausbaubreite von 6 m verbleiben (hat keinen Randstreifen). Dies geht auf die Vergleiche von 1988/1989 (siehe dort) zurück.

**Oktober:** Am 10.10.2005 beginnt auch das Planfeststellungsverfahren B3 OU Schallstadt mit der sogenannten Offenlage der Pläne in den Rathäusern der betroffenen Gemeinden. Vier Wochen lang können alle Interessierten Einsicht neh-

<sup>34</sup> Sitzungsniederschrift Erörterungstermin L125 am 07.12.2004, zweiter Tag, Seite 57

<sup>35</sup> Sitzungsniederschrift Erörterungstermin L 125 am 06.12.2004, erster Tag, Seite 52-54

<sup>36</sup> Erläuterungsbericht PFV L125 Offenlage 2003 S.2-3

<sup>37</sup> Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der L125 zwischen Kirchhofen und Schallstadt Seite 16

men und innerhalb von sechs Wochen Einwendungen gegen die Planung vorbringen.

**November:** Gegen die Planung der B 3 OU gehen fristgerecht ca. 665 Einwendungen beim Regierungspräsidium ein. Die Gemeinde Schallstadt lehnt in ihrer Stellungnahme am 21.11. 2005 die geplante B3 Ortsumfahrung mit 15 Ja-Stimmen und 1 Neinstimme ab.

Gegen den PFB für die L125 wird von den Gemeinden Schallstadt und Ehrenkirchen sowie von drei Privatpersonen, die von den Bürgerinitiativen „L125-VORAUS e.V.“(Schallstadt)und „BIG“(Norsingen) unterstützt werden, Klage beim Verwaltungsgericht eingereicht, um einen breiteren Ausbau der L 125 ohne Tonnagebeschränkung zu erreichen.

**Dezember:** Gemeinsame Stellungnahme zur B3 Ortsumfahrung des BUND Regionalverbands Südlicher Oberrhein, des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg (LNV) und der Arbeitskreise Freiburg und Nördliches Markgräflerland<sup>38</sup> vom 02.12.05 mit folgender Grundaussage:

„Am Batzenberg droht eine Riesen-Fehlplanung! Wir appellieren an die Verantwortlichen, in dieser schwierigen Situation nichts übereilt zu zementieren, sondern die gesamte Planung am Batzenberg mit unvoreingenommenem Sachverstand nochmals kritisch zu überprüfen.“

**Dezember:** Stellungnahme des Kreistags zur B3 Ortsumfahrung vom 19.12.05 :

*„...unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsentwicklung...wird die Erforderlichkeit des Ausbaus der L125 sowie einer Umfahrung von Schallstadt und Norsingen gesehen.... Diese müssen gemeinsam geplant und können in zwei Ausbaustufen verwirklicht werden... Eine Planung der Umfahrung Schallstadt ohne eine Umgehung Norsingen wird deshalb abgelehnt.“*

Der Kreistag stimmt mit den Stimmen aller anwesenden CDU Kreisräte und Teilen aus SPD, FWV sowie FDP dem Bau der B3 Ortsumfahrung unter Nennung der obenangeführten Voraussetzung zu. Die Fraktion von B'90/Die Grünen lehnt das vorliegende Verkehrskonzept geschlossen ab.

**Anmerkung:** Die Stellungnahme des Kreistags stützt sich auf das Verkehrsgutachten von Modus Consult, das dem Planfeststellungsverfahren für die L125 und die B3 Ortsumfahrung Schallstadt zugrunde liegt. Dort wird für den Untersuchungsraum von 2001 bis 2015 ein Verkehrszuwachs von 20% prognostiziert. Die tatsächlich an der Dauerzählstelle an der B3 bei Scherzingen registrierten Verkehrszahlen weisen für die ersten fünf Jahre von 2001-2005 jedoch ein leicht sinkendes Verkehrsaufkommen auf.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> BUND, LNV Baden-Württemberg, Arbeitskreise Freiburg und Nördliches Markgräflerland gemeinsame Stellungnahme „Ausbau der L 125 im Schneckental und OU Schallstadt im Zuge der B3“

<sup>39</sup>Dauerzählstelle B3 Scherzingen, ausgewertet und veröffentlicht vom RP Freiburg, Abt.4, Ref. 44

<b>2006</b>
-------------

Januar: Stellungnahme von Hermann Dahl,<sup>40</sup> Vorsitzender des Arbeitskreises Nördliches Markgräflerland des LNV Baden-Württemberg und „Vater der Schlingelösung“ (vgl. 1978) zur „Problematik der Straßenplanung zwischen Schallstadt und Bad Krozingen“ mit folgender Grundaussage:

*„...Die Schneckentaltrasse ist Realität!*

*Wir müssen heute die Umfahrung Schallstadt ablehnen und der in Schallstadt vertretenen Position im Ganzen zustimmen: Die negativen Auswirkungen sind größer als der Nutzen für Schallstadt; durch einen verkehrsgerechten Ausbau der Schneckentaltrasse wäre fast der gleiche Effekt erzielbar - mit weit geringeren Kosten und sehr viel geringeren Auswirkungen...*

*Die derzeit geplante Zwitter-Lösung dagegen würde auf Jahrzehnte hinaus ein nicht verkehrsgerechtes Straßennetz schaffen, mit nicht vertretbaren Kosten und Umweltschäden. Mit dieser Art von Lösung des Problems haben sich die heute im Regierungspräsidium Verantwortlichen in einem Gewebe von Mystifikationen gefangen, das von ihren Vorgängern geschaffen wurde; mit den hier vorgelegten Argumenten möchten wir Ihnen helfen, sich daraus zu befreien."*

Februar: Die beim Verwaltungsgericht eingereichten Klagen gegen den PFB L125 führen zu folgendem Vergleich zwischen Regierungspräsidium und Klägern:

- das Verfahren ruht bis zur Verkehrsfreigabe der L125
- die Kläger erhalten das Recht zur Wiederaufnahme der Verfahren ab der Verkehrsfreigabe und können dann gegen die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Verkehrsbeschränkungen (vor allem die Tonnagebeschränkung) klagen.
- der Anordnung zum sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses wird zugestimmt

Da gegen die Ausbaubreite der L125 nach Einschätzung des Gerichts aus formaljuristischen Gründen keine Rechtsmittel mehr eingelegt werden können und somit die Forderung nach einem breiteren Ausbau auf juristischem Weg nach heutiger Sachlage nicht durchsetzbar ist, wurde dem Vergleich von Seiten der Kläger zugestimmt. Die Zustimmung zum Vergleich bedeutet nicht, dass die planfestgestellte Ausbaubreite für die L125 damit akzeptiert wird, das Recht zur Wiederaufnahme des Verfahrens bleibt ausdrücklich erhalten.

April: Das Regierungspräsidium teilt der Gemeinde Schallstadt mit, dass die geplante und bereits fest terminierte Sanierung der B3-Ortsdurchfahrt, die noch vor den Sommerferien 2006 hätte durchgeführt werden sollen, gestoppt wurde. Gründe werden nicht genannt. Der Innenminister erklärt aufgrund einer entsprechenden Anfrage von Boris Palmer, MdL, dass das Regierungspräsidium in eigener Zuständigkeit von einer Ausschreibung der Belagsmaßnahmen abgesehen hat. Eine Weisung des Bundes gäbe es nicht

<sup>40</sup> Stellungnahme Hermann Dahl (LNV) vom Januar 2006 „Zur Problematik der Straßenplanung zwischen Schallstadt und Bad Krozingen“

**Mai:** Nach diversen Gesprächen und Schriftwechseln von L125-VORAUS, den Landesnaturschutzverbänden sowie engagierter Bürgerinnen und Bürger mit den zuständigen Stellen in Stuttgart schaltet sich Staatssekretär Köberle für das Innenministerium Baden-Württemberg ein (Schreiben vom 31.05.06):

*Die bisherige Planung zum Ausbau der L125 und Ortsumgehung Schallstadt sei nach Ansicht des Innenministeriums Baden-Württemberg „nicht optimal“, geplante Ausbaumaßnahmen und deren Kosten würden aktuell überprüft. Die gegensätzlichen Standpunkte in der Raumschaft seien „zweifelloso schlüssig und nachvollziehbar“. Staatssekretär Rudolf Köberle wolle mit den betroffenen Gemeinden mehrheitliche Lösungen finden - notfalls auch außerhalb der bisher vertretenen Linie und dem laufenden Planfeststellungsverfahren. Dafür sollen die betroffenen Gemeinden zu einem Gespräch eingeladen werden.<sup>41</sup>*

**Juni:** Rainer Mosbach folgt Bürgermeister Hansjörg Thoma in Ebringen nach.

**Juni:** Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald lehnt den Antrag der Gemeinde sowie einer Privatperson auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen für die B3 Ortsdurchfahrt in Schallstadt und Wolfenweiler zur Lärmentlastung der Anwohner ab.

**Juli:** Für den Ausbau der L125 beginnt der Grunderwerb.

**Juli:** Laut BZ vom 24.07.06 wird auch die Forderungen der Gemeinde Ehrenkirchen nach verkehrsbeschränkenden Maßnahmen wie Lkw-Verbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen vom Landratsamt abgelehnt

**September:** Staatssekretärin Karin Roth vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erklärt auf die schriftliche Anfrage von Winfried Hermann, MdB B'90Die Grünen<sup>42</sup>u.a. :

- Die B3 im Bereich Schallstadt gehöre zu den autobahnparallelen Strecken des Abstufungskonzepts von 1995.
- Im Bedarfsplan von 1993 sei die B3 OU im weiteren Bedarf enthalten gewesen. Im neuen BVWP sei sie nicht mehr ausgewiesen.
- Unter Würdigung der Prüfungsmitteilung des Bundesrechnungshofes vom 20. Juni 2006 sei vorgesehen, dass das Land Baden-Württemberg die Verlegung der B3 bei Schallstadt realisiere und sich der Bund lediglich in Höhe ersparter Aufwendungen in der OD beteilige.

**Oktober:** Am 26.10. findet im RP das von Staatssekretär Köberle initiierte Gespräch mit den Bürgermeistern Czybulka (Schallstadt), Mosbach (Ebringen), Gutgsell (Pfaffenweiler) und Breig (Ehrenkirchen), Vertretern der Bürgerinitiativen BIG-Norsingen, LISA und L125-VORAUS e.V. sowie Herrn Regierungspräsident v. Ungern-Sternberg statt.

**Fazit:** RP und Land wollen an der Umfahrung Schallstadt festhalten, sehen jedoch die Notwendigkeit, dann auch Norsingen durch eine Umfahrung zu entlasten. Die Finanzierung bereite Schwierigkeiten.

<sup>41</sup> Antwortschreiben von Staatssekretär Köberle, Innenministerium Baden-Württemberg vom 31.05.06

<sup>42</sup> Anfrage von Winfried Hermann, B'90Die Grünen, zur Finanzierung B3-OU vom Aug.2006 und Antwort von Karin Roth

November: Der scheidende Bürgermeister der Gemeinde Pfaffenweiler, Fritz Gutgsell zeigt sich in einem Interview in der Badischen Zeitung<sup>43</sup> erfreut, dass das Thema L125 zu einem guten Ende gekommen sei. Sämtliche Wünsche von Pfaffenweiler seien in die Pläne eingegangen. Der Gemeinderat und auch die Bürger hätten die Entscheidung (*Anmerkng.: Ausbau auf vorhandener Trasse*) akzeptiert. Die Spaltung innerhalb des Dorfes erkläre er sich durch bewusste Fehlinformationen. Diese seien aus egoistischem Interesse von Betroffenen gestreut worden und hätten die Bürger verunsichert und in die falsche Richtung gelenkt.

Vertreter der „Offenen Liste“ und der „FBL“ sowie ehemalige Gemeinderäte aus Pfaffenweiler widersprechen in einer Pressemitteilung<sup>44</sup> und einem Leserbrief<sup>45</sup> dahingegen, dass die vom Gemeinderat mehrheitliche beschlossene 3b-Variante nach wie vor die bessere Lösung für die Gemeinde sei.

Nachfolger von Fritz Gutgsell wird Dieter Hahn mit Wirkung zum 21. November 2006

Dezember: Die Bürgerinitiative L125-VORAUS e.V. sammelt in einer rechtssicher erhobenen und dokumentierten Aktion über 140 Unterschriften betroffener Bürger allein im Bereich der Ortsdurchfahrt, die sich nach wie vor gegen die B3 Ortsumfahrung aussprechen. Damit soll unterstrichen werden, dass die breite Mehrheit in der Bevölkerung gegen die Ortsumfahrung auch von unmittelbar betroffenen B3-Anwohnern mitgetragen wird.

Am 12.12.08 erklärt der Gemeinderat Schallstadt in einem Schreiben an Staatssekretär R. Köberle<sup>46</sup> nochmals in aller Deutlichkeit, dass die geplante B3 Ortsumfahrung in Verantwortung für die Gesamtgemeinde und die nachfolgenden Generationen mit überwältigender Mehrheit abgelehnt wird, u.a. da die topographischen Voraussetzungen westlich des Batzenbergs eine verträgliche Ausgestaltung einer Umfahrung nicht zuließen.

## 2007

Januar: Am 17.01. erfolgt der offizielle Spatenstich für den Ausbau der L125.

Die Bürgerinitiativen L125-VORAUS und BIG-Norsingen veranstalten einen „alternativen Spatenstich“ im Bereich der mituntersuchten aber nicht planfestgestellten Trasse westlich des Friedhofs (sogenannte 3b-Variante), dem sich Bärbli Mielich, MdL (B90Die Grünen), Christoph Bayer, MdL (SPD), sowie einige aktive wie ehemalige Gemeinderäte aus Pfaffenweiler anschließen.

Am 30. Januar ist Baubeginn an der L125

<sup>43</sup> Interview in der BZ vom 17. Nov. 2006

<sup>44</sup> Pressemitteilung in der BZ vom 21. Nov. 2006

<sup>45</sup> Leserbrief in der BZ vom 21. Nov. 2006

<sup>46</sup> Schreiben des Gemeinderats Schallstadt an R. Köberle vom 12. Dez.2008

Februar: Laut Innenministerium sind die Voraussetzungen für ein Nachtfahrverbot für Lkw auf der B3 nicht gegeben. Zwischen Heitersheim und Schallstadt seien weniger als 50 Mautflüchter täglich ermittelt worden.<sup>47</sup>

Am 7. Februar stellen LNV und BUND Anträge<sup>48</sup> an das RP zum Ausbau der L125:

**Fazit:** Die Achse Schallstadt, Pfaffenweiler, Umfahrung Bad Krozingen solle ihrer Wichtigkeit entsprechend ausgebaut werden. Das derzeitige Planungskonzept (schmale LKW-freie L 125 östlich und B3 mit zwei Ortsumfahrungen westlich des Batzenbergs) sei unter Verkehrs-, Umwelt- und finanziellen Gesichtspunkten verfehlt. Die Rücksicht auf die Gemeinde Pfaffenweiler und die Bindung an früher gemachte Zusagen könnten nicht eine Planung rechtfertigen, die so sehr allen sachlichen Anforderungen widerspräche.

März: Am 19. März beginnt die dreimonatige Vollsperrung der L125.

Juni: Am 1. Juni wird der 1. Bauabschnitts der L125 von Schallstadt bis zum nördlichen Kreisverkehr in Pfaffenweiler dem Verkehr übergeben.

Juli: Das Innenministerium erklärt auf Anfrage von Bärbli Mielich, MdL (B90/Die Grünen), dass sich die Kosten des 1. Bauabschnitts der L125 voraussichtlich auf 1,54 Mio. € belaufen. Für den 2. Bauabschnitt würden 4,0 Mio. € veranschlagt.<sup>49</sup> In der Erörterungsverhandlung wurden die Gesamtkosten noch mit 3,9 Mio € beziffert.

September: Ab 3. September wird die B3 in Schallstadt wegen der Teilsanierung der Ortsdurchfahrt halbseitig gesperrt.

November: Laut Pressemitteilung in der BZ vom 12. November soll auf Weisung aus dem Innenministerium die B3 Ortsumfahrung umgeplant werden, um die Kosten von 9 Mio. € auf 4,7 Mio. € zu senken.

November: Einstimmig nimmt der Gemeinderat Schallstadt am 13. November die „Studie zur Neuordnung des Straßennetzes zwischen Freibug und Bad Krozingen mit dem Schwerpunkt städtebaulicher Verbesserungen für Schallstadt und Ehrenkirchen“ von Verkehrsplaner Hans Billinger zustimmend zu Kenntnis<sup>50</sup>.

*Die Studie zeigt auf, wie die Ortsdurchfahrten von Schallstadt und Norsingen ohne zusätzlichen Straßenbau vom Verkehr entlastet werden können und wie die gesamte Wohnbevölkerung rund um den Batzenberg vor einer Zunahme des Verkehrs - vor allem des Lkw-Verkehrs - bewahrt werden kann. Die Studie sieht verkehrsbeschränkende und verkehrslenkende Maßnahmen vor. Mittels einer Tonnagebeschränkung auf den Ortsdurchfahrten von Schallstadt und Norsingen sowie auf der L125 soll der Lkw-Transitverkehr auf die A5 gezwungen werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen flankiert von städtebaulichen Maßnahmen können die Ortsdurchfahrten leiser und sicherer machen.*

<sup>47</sup> Pressemitteilung BZ vom 1. Februar 2008

<sup>48</sup> Schreiben des LNV und BUND an das RP vom .....

<sup>49</sup> Antwortschreiben des IM vom 16. Juli 2008

<sup>50</sup> Studie des Verkehrsplaners Hans Billinger

Das RP nennt die Kernaussagen der Studie „Wünsche“ und spricht von „Visionen“ (BZ vom 17.11.07). Es beruft sich auf die Verkehrsgutachten, die dem Planfeststellungsverfahren für die L125 zugrunde liegen. Diese würden die Erfordernis beider Verkehrsachsen belegen.<sup>51</sup>

**Anmerkung:** Die zitierten Verkehrsgutachten sagen eine deutliche und stetige Steigerung der Verkehrsbelastung bis 2015 voraus, womit die bestehenden Planungen begründet wurden. Die tatsächlichen Verkehrszahlen an den Dauerzählstellen L125 und B3 als Summe sind über die Jahre hinweg seit 2001 konstant geblieben. D.h. die Verkehrsprognosen sind durch die Realität widerlegt

November: Ende November beginnen die Arbeiten am 2. Bauabschnitt der L125.

November: Am 29. November erklärt Staatssekretär Köberle (CDU) auf eine mündlichen Anfrage von Bärtl Mielich, MdL (B90/Die Grünen), dass die geplante B3-Umfahrung zu mehr als die Hälfte vom Land bezahlt werden solle, obwohl der Bund Baulastträger sei. Das Land stehe im Wort, das bisher vertretene Konzept der gerechten Verkehrsverteilung umzusetzen.<sup>52</sup> Das Konzept sei die Folge eines massiven Widerstandes gegen die aus landespolitischer Sicht sinnvolle Verlegung der B3 ins Schneckental. Im BVWP sei die Maßnahme nicht enthalten. Der Bund sei nur bereit einen Finanzanteil zu leisten. Köberle verteidigt das finanzielle Engagement des Landes damit, dass dadurch der sonst dreispurige Ausbau der L125 auf Landeskosten vermieden werden könne.

**Anmerkung:** Die Schneckentaltrasse wird interessanterweise nach wie vor als „aus landespolitischer Sicht sinnvoll“ bezeichnet. Die Situation in Norsingen wird in der Antwort des Innenministeriums nicht angesprochen; nach früheren offiziellen Berechnungen schlägt eine Ortsumfahrung Norsingen mit zusätzlichen zweistelligen Millionenbeträgen ins Gewicht.

## 2008

Januar: Julian Würtenberger wird zum 1. Januar 2008 Regierungspräsident des Regierungsbezirks Freiburg als Nachfolger von Dr. Sven v. Ungern-Sternberg.

März: Der Gemeinderat Schallstadt begründet in einem Schreiben vom 20. März an Staatssekretär Köberle<sup>53</sup> nochmals seine Position gegen den Bau einer zusätzlichen B3-Umfahrung, verweist auf die alternativen Lösungsansätze entsprechend der Studie von Hans Billinger und bittet um einen Gesprächstermin.

April: Am 28. April findet im Rathaus Schallstadt ein Verkehrsgespräch zur Verkehrssituation rund um den Batzenberg statt, zu dem alle Mandatsträger der Raumschaft sowie politische Vertreter der Landesregierung und des RP eingeladen sind. Dieser Einladung sind Christoph Bayer MdL (SPD), Bärtl Mielich MdL und Kerstin Andreae MDB (beide B90/Die Grünen) gefolgt.

<sup>51</sup> PM in der BZ vom 17. November 2007

<sup>52</sup> Protokoll der 19. Plenarsitzung vom 29. November 2007

<sup>53</sup> Schreiben des Gemeinderats Schallstadt an R.Köberle vom 20.März 2008

Mai: Staatssekretär Gernot Erler MdB (SPD) kommt am 2. Mai ins Rathaus Schallstadt zur Erörterung des Verkehrsthemas.

September: Am 8. September wird die L125 aus baulichen Gründen bis Mitte Dezember zwischen nördlichem Kreisverkehr und der südlichen Einmündung der K 4952 voll gesperrt.

Am 19. September findet ein Gespräch statt zwischen Vertretern des Gemeinderats Schallstadt und Regierungspräsident Julian Würtenberger, zu dem auch die Bürgerinitiativen BIG (Norsingen) sowie Lisa und L125-VORAUS e.V. (beide Schallstadt) hinzugezogen werden.

**Fazit:** Regierungspräsident Würtenberger verweist auf das im Planfeststellungsbeschluss der L125 dem Ausbau zugrunde gelegte Verkehrskonzept, das zusätzlich eine Umfahrung Schallstadt und mittelfristig eine Umfahrung von Norsingen vorsähe. Er spricht in diesem Zusammenhang von Vertrauensschutz und Verlässlichkeit, die in der Politik notwendig seien. Er räumt allerdings ein, dass unter juristischen Gesichtspunkten der Bau der Umfahrungen nicht „einklagbar“ sei.

Oktober: Am 6. Oktober findet im Regierungspräsidium ein kurzfristig anberaumtes Arbeitsgespräch mit Staatssekretär Rudolf Köberle (CDU), Regierungspräsident Julian Würtenberger, Vertretern aus dem Innenministerium und dem Regierungspräsidium Freiburg und den Bürgermeistern der Gemeinden Schallstadt, Ebringen, Pfaffenweiler und Ehrenkirchen statt. Es wurde über die weitere Vorgehensweise in der Verkehrspolitik rund um den Batzenberg gesprochen (ausführlicher Artikel in der BZ vom 8.10.08).

**Fazit:** Im Frühjahr kommenden Jahres werden sowohl die L 125 als auch die Umfahrung Bad Krozingen fertiggestellt und für den Verkehr frei gegeben. Nach der Sommerpause 2009 soll eine Verkehrszählung starten, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken wird. Mit ihrer Auswertung ist 2010 zu rechnen. Die Ergebnisse werden dann im anschließenden Planfeststellungsverfahren für die B3 -Ortsumfahrung berücksichtigt. Die Planungen zur Ortsumfahrung Schallstadt werden, entgegen früherer Ankündigungen, bis dahin ruhen.

Dezember: Am 12. Dezember wird nach Fertigstellung der südlichen Kreisverkehrsanlage die L125 wieder für den Verkehr freigegeben. Nach Fertigstellung des Ausbaus der L125 hat bis heute keine offizielle Eröffnung stattgefunden.

- Auf der neu ausgebauten L125 zwischen Schallstadt und Ehrenkirchen wird entsprechend den Verfügungen im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der L125 eine beidseitige Tonnagebeschränkung für Lkw eingerichtet.
- Die amtliche Verkehrsführung am Ehrenkirchener Kreisel Richtung Freiburg erfolgt nicht auf direktem Weg ohne Ortsdurchfahrt über die L125, sondern umwegig über die B3, d.h. über die Ortsdurchfahrten von Norsingen und Schallstadt (Gesamtlänge 3000 m). Als Begründung gibt das Regierungspräsidium die Höherwertigkeit der Bundesstraße im Vergleich zur Landesstraße an.

**Anmerkung:** Beide Maßnahmen erfolgen zu Lasten der Wohnbevölkerung entlang der B3 in Schallstadt und Norsingen.

<b>2009</b>
-------------

Juli: Am 20. Juli wird die B3-Ortsumfahrung Bad Krozingen feierlich eröffnet. Die Kosten belaufen sich laut Badischer Zeitung auf 8,3 Mio €. Insgesamt wurden 3,8 km neu trassiert. Baubeginn war im November 2005.

August: Am 22. August kommt es durch einen Presseartikel in der Badischen Zeitung mit der Überschrift „Es kommt Bewegung in die Planung“ zu erheblichen Turbulenzen in den Gemeinden Schallstadt und Ehrenkirchen. Der Artikel suggeriert, dass entgegen der am 6. Oktober 2008 getroffenen Absprachen das Planfeststellungsverfahren für die B3 Ortsumfahrung Schallstadt vorzeitig wieder aufgenommen worden sei.

September: Am 24. September stellt das Regierungspräsidium, vertreten durch Baudirektor Andlauer, in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung in Schallstadt klar, dass das Verfahren nach wie vor ruhe. Nur die Arbeiten für einen sog. RE-Entwurf<sup>54</sup>, der bis zum Sommer 2010 vorliegen solle, seien angelaufen. Der Bund als Baukostenträger müsse sein Einverständnis für diesen Richtlinienentwurf erteilen. Er sei die Basis für die haushaltsrechtliche Prüfung des Bauvorhabens durch den Bund und das Land als Auftragsverwaltung. Diese Prüfung wiederum sei die Grundlage für ein anschließendes Planfeststellungsverfahren.

Der Gemeinderat Schallstadt bekräftigt gegenüber dem Vertreter des Regierungspräsidiums einhellig sein Nein zur Ortsumfahrung.

*Auf die Frage, ob er weitere Fälle kenne, wo eine Ortsumfahrung gegen den Willen der Gemeinde geplant werde, antwortet Baudirektor Andlauer: „Sie sind einmalig.“*

Oktober: Am 20. Oktober verliert Bürgermeister Czybulka in öffentlicher Sitzung des Gemeinderats ein Schreiben von Staatssekretär R. Köberle, zum Sachstand B3 Ortsumfahrung Schallstadt mit folgendem Inhalt:

- Das Land halte weiterhin an dem Ergebnis des Gesprächs vom 6. Oktober 2008 fest.
- Das Planfeststellungsverfahren werde erst fortgeführt, wenn die Zuordnung der B3 im Rahmen der Föderalismusreform II geklärt sei und eine Verkehrsanalyse mit Verkehrszählung nach der erfolgten Verkehrsfreigabe der ausgebauten L125 und der fertiggestellten B3 Ortsumfahrung Bad Krozingen vorläge.
- Der Bund habe dem Land signalisiert, dass die bisherigen Kosten für die Umfahrung nicht akzeptiert werden und angewiesen, die Planung mit dem Ziel der Kostenreduzierung zu überarbeiten.

<sup>54</sup> Die **Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE)** behandeln die einheitliche Gestaltung der Entwurfsunterlagen für Straßenbaumaßnahmen der Bundesrepublik Deutschland. Sie haben die Aufgabe, die Einheitlichkeit der Planung und Entwurfsaufstellung für Straßenbaumaßnahmen sicherzustellen. Sie schreiben die *Gliederung der gesamten Planunterlagen* sowohl für die Entwurfsbeurteilung durch das Bundesverkehrsministerium als auch im Hinblick auf das spätere Planfeststellungsverfahren vor.

[http://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien\\_für\\_die\\_Gestaltung\\_von\\_einheitlichen\\_Entwurfsunterlagen\\_im\\_Straßenbau](http://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_für_die_Gestaltung_von_einheitlichen_Entwurfsunterlagen_im_Straßenbau)

- Das Land halte weiter an dem Ziel einer möglichst gerechten Verkehrsverteilung fest.
- Dazu zähle - unabhängig von der zukünftigen Straßenbaulast – auch die Umfahrung von Norsingen, über deren Realisierungschancen und Finanzierungsmöglichkeit zur Zeit keine verlässliche Aussage gemacht werden könne. Eine planerische Bearbeitung sei vorerst nicht möglich
- Der Forderung einen Planfeststellungsbeschluss für die B3 Ortsumfahrung Schallstadt frühestens dann zu erlassen, sobald eine zeitnahe Realisierung einer B3 Ortsumfahrung Norsingen rechtlich gesichert sei, könne nicht entsprochen werden, da es sich um unabhängige Rechtsverfahren handele.

Am 20. Oktober findet während den Hauptverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag die vorgesehene Verkehrszählung mit Befragung der Autofahrer statt, nach der die Verkehrsanalyse erstellt werden soll. Mit dem Ergebnis wird Mitte 2010 gerechnet.