

# **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Regionalverband Südlicher Oberrhein**

**und**

## **Landesnatschutzverband Baden-Württemberg Arbeitskreise Freiburg und Nördliches Markgräflerland**

Kontaktadresse: BUND Südlicher Oberrhein, Wilhelmstr. 24a, 79098 Freiburg

### **Gemeinsame Stellungnahme**

#### **Ausbau der Schneckental-Trasse und Ortsumfahrung Schallstadt:**

#### **Am Batzenberg droht eine Riesen-Fehlplanung**

##### **Die Planfeststellungsverfahren**

Mit kurzem zeitlichen Abstand laufen beim Regierungspräsidium Freiburg die Planfeststellungsverfahren für zwei Straßenbauvorhaben, die räumlich eng benachbart sind, vom RP aber offensichtlich weitgehend getrennt betrachtet und bearbeitet werden.

Zum Einen – mittlerweile mit Planfeststellungsbeschluss – die Landesstraße L 125 durch das Schneckental: Beginnend hinter dem „Durchstich“ unter der Eisenbahn bei Schallstadt, an Pfaffenweiler vorbei bis zur bestehenden Ortsumfahrung Kirchhofen. Geplant ist ein zurückhaltender Ausbau (Breite 6 m) mit Entschärfung der bestehenden Kurven und Beibehaltung einer Tonnagebegrenzung für den LKW-Verkehr auch nach der Fertigstellung.

Zum Anderen – derzeit in der Anhörung – die Umfahrung der B 3 um Schallstadt als ortsnahe „Schlinge“, direkt über dem Ort am Hang des Batzenberges verlaufend, mit technisch sehr aufwendigen und schwierigen Anschlussbauwerken, v.a. an die L 125 im Schneckental, aber auch an die bestehende B 3 am Ortsausgang Schallstadt.

##### **Ein Blick zurück: die „Schlingenlösung“**

Die geplante „Schlinge“ um Schallstadt geht zurück auf die „Schlingenlösung“, die in den 70er Jahren ursprünglich von Umweltgruppen ins Gespräch gebracht worden war. Die damals vorgeschlagenen zwei Schlingen (kurze Umfahrungen) um Schallstadt und Norsingen waren im Zusammenhang mit dem Vorschlag der „Westumfahrung Bad Krozingen“ zu sehen (und

nur in diesem Zusammenhang waren sie auch sinnvoll). Dabei sollte die B 3 auf kurzer Strecke und optimal lärmgeschützt direkt neben der Bahntrasse in Bündelung durch Bad Krozingen geführt werden. Diese Trasse hätte einen minimalen Landverbrauch bedeutet, sie hätte den innerörtlichen Verkehr aufnehmen und dadurch die jetzige Ortsdurchfahrt fast völlig entlasten können, diese hätte dadurch zur Fußgängerzone werden können.

Diese Krozinger Westumfahrung war von den Planern nicht gewollt und wurde nicht realisiert; stattdessen wird jetzt in weitem Bogen Richtung Staufen die Ostumfahrung gebaut, mit enormer Zerschneidung und Verbrauch von Landschaft, und mit dem Nachteil, dass der Inner-Krozinger Verkehr diese Umfahrung nicht nutzen kann.

### **Die Ausgangssituation heute: Die Fakten sind anders**

Die heutigen Planungsgrundlagen sind also völlig anders als in den 70er Jahren: Es existiert die großzügig (4-spurig) ausgebaute Umfahrung der B 3 um Freiburg St. Georgen, die mit dem Durchstich unter der Bahn ins Schneckental zielt. Die Schneckentalstraße selbst ist nach wie vor in einem schlechten Zustand und erfordert Ausbaumaßnahmen (das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen). Nach Süden liegt der direkte Anschluss an die gut ausgebaute Umfahrung von Kirchhofen vor, weiter verbunden über einen Kreisverkehr mit der geradlinig und ebenfalls gut ausgebauten Umfahrung Ambringen bis zum bestehenden Anschluss an den bereits fertiggestellten Abschnitt der Krozinger Ostumfahrung.

In dem Maße, wie die Verbesserung dieser Schneckental-Achse schrittweise realisiert wurde, nahm der darauf fließende Verkehr zu. Sobald die Ostumfahrung Krozingen komplettiert sein wird, wird mit Sicherheit ein noch weitaus größerer Anteil des Verkehrsaufkommens, das ursprünglich den Weg durch Bad Krozingen nahm, durch das Schneckental fließen. Ein Blick auf die regionale Straßenkarte lässt erkennen, dass der Verkehr sich diesen Weg fast „naturgesetzlich“ suchen wird (kürzere Strecke und keine Ortsdurchfahrten!)

Die vorliegenden Planungen des Regierungspräsidiums scheinen genau den anderen Weg gehen zu wollen: Die Schneckentaltrasse soll relativ gering dimensioniert ausgebaut werden (6 m Breite), ein LKW-Verbot soll auch nach Fertigstellung in beiden Richtungen bestehen, während die B 3 Richtung Bad Krozingen offensichtlich weiter die Hauptlast, insbesondere auch des LKW-Verkehrs, übernehmen soll. Dafür spricht z.B. auch die Tatsache, dass bei dem Kreuzungsbauwerk, das im Schneckental vorgesehen ist, die Geradeaus-Spur von Freiburg auf die Umfahrung Schallstadt, also in Richtung Krozingen, und nicht etwa ins Schneckental führen soll.

### **Die derzeitige Planung: Nirgends eine gute Lösung!**

Wir sind der Meinung, dass bei Realisierung der beiden derzeit getrennt ablaufenden Planungen weder für die Raumschaft noch für die betroffenen Orte sinnvolle Lösungen erreicht werden. Es würden vielmehr für die Öffentlichkeit, die Menschen in den Dörfern, für die Autofahrer, für Natur und Umwelt sowie für das Landschaftsbild massive Nachteile und Beeinträchtigungen in Kauf genommen.

An einigen Punkten soll dies aufgezeigt werden:

- Schallstadt würde durch die über dem Dorf am Batzenberg-Hang verlaufende, sehr ortsnahe Umfahrung eingeschnürt. Das Bild des gewachsenen und relativ intakten Winzerdorfes würde

durch die dominierende Trasse über dem Dorf mit den Lärmschutzwänden sowie durch die Anschlussbauwerke massiv beeinträchtigt. Die Zufahrtswege in die Reben und auf die Badische Weinstraße würde unsinnig erschwert und verlängert; die Lärmsituation würde nicht entscheidend verbessert, teilweise nur verlagert. Es ist aus diesen Gründen nicht verwunderlich, dass die Bevölkerung von Schallstadt ganz überwiegend die Planungen ablehnt.

- Norsingen würde weiterhin unter dem Durchgangsverkehr (speziell der LKW) zu leiden haben, da derzeit keine konkreten Vorstellungen bestehen, ob und wann die „Norsinger Schlinge“ gebaut wird. Verständlich, dass auch die Norsinger Bevölkerung der bestehenden Planung kritisch gegenübersteht.

- Im Hinblick auf Landschaft und Natur ist die vorgelegte Planung der Schallstädter Umfahrung erschreckend unsensibel: Es werden Landschaftsteile zerstört, die sich ländlichen Reiz und ökologischen Wert bewahrt haben (Streuobst-, Garten- und Rebgelände), dazu kommt es durch aufwändige und sehr komplexe Kreuzungsbauwerke zu massiver Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. In einer Zeit, in der von Seiten der Landesregierung, aber auch des Regierungspräsidiums Landschaftszerschneidung und Landschaftsverbrauch als zentrale Umweltprobleme erkannt werden und begonnen wird, Gegenstrategien zu entwickeln, erscheint diese Planung anachronistisch und nicht nachvollziehbar.

- Aus überörtlicher Sicht ist es keine gute Lösung, den Großteil des Verkehrs völlig unnötig über eine weitere Strecke, vorbei an vielen betroffenen Menschen, zu führen. Das ergibt längere Fahrzeiten, größeren Treibstoffverbrauch und höhere Emissionen. Die derzeitige Planung und die Aufteilung in zwei getrennte Verfahren wird den Problemen nicht gerecht; sie ist nicht zukunftsorientiert und vergibt Chancen für eine sinnvollere Planung, die auf der Hand liegen.

- Beim Vergleich der diskutierten Alternativen ist leicht zu erkennen, dass bei sämtlichen Schutzgütern bzw. Parametern eine Führung des Hauptverkehrs durch das Schneckental besser abschneidet, beispielsweise:

Boden/Fläche: Flächenverbrauch und Zerschneidung von Landschaft sind deutlich geringer;

Landschafts- und Siedlungsbild/Erholung: Die notwendigen Eingriffe sind viel weniger massiv und zerstörerisch;

Biotop/Tier- und Pflanzenwelt: wesentlich geringere Verluste an wertvollen Lebensräumen.

- Schließlich sprechen auch Kostengründe klar für die Schneckentalvariante, deren Trasse in jedem Fall ausgebaut werden muss. Ein breiterer Ausbau und ein Mehr an Lärmschutz wäre wesentlich preisgünstiger als die Ortsumfahrung Schallstadt, - in einer Zeit leerer öffentlicher Kassen ein gewichtiges Argument.

**In dieser Situation ergibt sich für unvoreingenommene Beobachter – Laien wie Fachleute – fast zwingend die Konsequenz, dass einer Führung des Hauptverkehrs durch das Schneckental mit Anbindung an die Krozinger Ostumfahrung gegenüber anderen Lösungen der Vorzug zu geben ist.**

**Wir plädieren dafür, die Schneekentaltrasse gegenüber der planfestgestellten Trasse breiter, mit optimalem Schallschutz gegenüber Pfaffenweiler (Tieflage, wo immer möglich!) und mit optimaler Einbindung in die Landschaft zu planen und zu bauen.**

**Die umstrittene Ortsumfahrung Schallstadt sollte zurückgestellt werden, bis Erfahrungen vorliegen, wie viel Verkehr nach Ausbau der Schneekentalstraße noch durch Schallstadt fließt. Es sollte in jedem Fall zunächst versucht werden, durch geeignete Maßnahmen im Verlauf der bestehenden Ortsdurchfahrt den Verkehr erträglicher zu machen**

**Wir fordern die zuständigen Behörden auf, die Straßenplanung für die Raumschaft nochmals grundlegend zu überdenken. Die festzulegende Lösung wird auf Jahrzehnte die verkehrstechnische und landschaftliche Situation um den Batzenberg bestimmen. Einmal gebaute schlechte Lösungen lassen sich kaum mehr zurücknehmen, - im Gegensatz zu Planungen, die bislang nur auf dem Papier existieren. Es zeugt von Klugheit und von offenem und demokratischem Planungsverständnis, wenn trotz des teilweise weit fortgeschrittenen Planungsstadiums nochmals intensiv nach einer überörtlich optimalen Lösung gesucht wird, die für Mensch, Umwelt und vor allem auch für den Verkehrsfluss die beste ist.**

**Wir appellieren an die Verantwortlichen, in dieser schwierigen Situation nichts übereilt zu zementieren, sondern unvoreingenommen und kompetent die Problematik nochmals zu überdenken.**

Für den BUND  
Regionalverband Südlicher Oberrhein

Für den LNV  
Arbeitskreis Freiburg

Für den LNV  
Arbeitskreis Nördliches Markgräflerland