

Arbeitskreis Nördliches Markgräflerland (ANU)  
Hermann Dahl  
Muggardt 13

79379 Müllheim

## **Zur Problematik der Straßenplanung zwischen Schallstadt und Bad Krozingen**

Januar 2006

### Die aktuelle Situation und die veränderte Einstellung der Beteiligten

Während überall Gemeinden, Anwohner und Bürgerinitiativen Ortsumfahrungen fordern, ist es in Schallstadt umgekehrt. Hier wehren sich diese Gruppen vehement gegen die geplante Umfahrung – und sind sich darin über Jahrzehnte treu geblieben.

Heute wie vor 25 Jahren fordern sie eine breit ausgebaute Straße durchs Schneckental, welche möglichst viel Verkehr, vor allem den LKW-Verkehr, aus ihrer Ortsdurchfahrt herausnimmt; und heute wie damals erklären sie, dass sie mit der so erzielten Entlastung zufrieden sein würden.

Verändert hat sich indes die Einstellung des Regierungspräsidiums als planende und beschließende Behörde. Nachdem es zunächst unseren Vorschlag „Ortsumfahrungen statt Schneckentaltrasse“ abgelehnt, ihn später (über seine Gutachter) boykottiert oder schlecht gemacht hatte, dann zwar verbal die „Schlingenlösung“ vertrat, real aber den Bau der Schneckentaltrasse von Norden und Süden her vorantrieb, hat es in den letzten Jahren begonnen, die eigenen Entscheidungen ernst zu nehmen; deshalb wird jetzt eine kleine Straße fürs Schneckental geplant, für die Bundesstraße 3 eine Umfahrung um Schallstadt (und später Norsingen). Diese, jetzt eindeutige Haltung des Regierungspräsidiums ist aller Ehren wert, nur: sie kommt zu spät.

Verändert hat sich aber auch unsere Position – und dies dürfte besonderes Gewicht haben. Nicht nur, weil nach Auflösung der Bürgerinitiativen in Pfaffenweiler und Kirchhofen die Umweltgruppen im Landesnaturschutzverband immer die Ortsumfahrungen gegen die Schneckentaltrasse vertreten haben, sondern vor allem darum, weil der Verfasser dieser Zeilen die drei Ortsumfahrungen, erstmals vorgeschlagen, sie dann nach der Weigerung des Regierungspräsidiums, detailliert ausgearbeitet hat, weil er die schweren Mängel, Einseitigkeiten und Manipulationen der drei amtlichen Gutachten in drei eigenen

1

ausführlichen Gutachten / Stellungnahmen aufgezeigt und korrigiert hat; weil ohne diese Arbeit die Ortsumfahrungen als planerische Möglichkeit gar nicht vorhanden wären und die Entscheidung für die „Schlingenlösung“ und damit für eine Umfahrung Schallstadt nicht zustande gekommen wäre.

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 Tatsache, dass die jetzigen Fehlentscheidungen des Regierungspräsidiums nur aus der langen vertrackten Vorgeschichte der Planung verständlich werden, macht es notwendig, auf diese Vorgeschichte näher einzugehen.

#### Zur historischen Entwicklung des Problems

Die B3-Planung auf der „Sneckental-Trasse“ aus den 50er bis 70er Jahren war, abgesehen von der zeitbedingten Überdimensionierung, eine gute Planung: gestreckte Straßenführung im Bereich Pfaffenweiler ausreichend ortsfrem und abgesenkt verlaufend, gute Verkehrserschließung für Staufen und Heitersheim.

Die vom Verfasser 1978 vorgelegte, von den Bürgerinitiativen, später vom BUND und LNv mitgetragene Planung der Ortsumfahrung von Schallstadt, Norsingen und Krozingen, auf einer bahnnahen Trasse war nach unseren Einschätzungen die bessere Planung.

- wegen der maximal möglichen Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrten
- wegen der deutlich geringeren Umweltbeeinträchtigung

Die ortsnahe Lage der Umfahrungen und höheren Kosten konnten dafür in Kauf genommen werden.

Die 1984 nach einem langen „Gutachtenkrieg“ gewählte „Schlingenlösung“ mit bahnnahen Umfahrungen von Schallstadt und Norsingen, und einer Südostumfahrung von Krozingen in weitem Bogen war eine politisch motivierte Kompromisstrasse sachlich nicht überzeugend: Ihre Vorteile gegenüber der Schneckentaltrasse waren nicht mehr erheblich, vor allem aber war diese Trasse von vornherein gefährdet: Sie konnte nur funktionieren, wenn das kurze Zwischenstück zwischen Ortsumfahrung Krozingen und der Schneckentaltrasse möglichst „undurchlässig“ blieb und so die Autofahrer veranlasste brav auf der umwegigen B3 zu bleiben.

Nun, die theoretische Gefahr von damals ist längst Realität: mit der Umfahrung Kirchhofen wurde eine schnelle Verbindung ohne Ortsdurchfahrten von Freiburg durchs Schneckental nach Krozingen und Staufen geschaffen. Seither nehmen viele tausend Autofahrer diesen kürzeren Weg.

Die Umfahrung Kirchhofen wurde nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gebaut, was ihren Initiatoren einen großen Vorteil brachte: Die Umwelt-Verbände mussten in dieser

bloßen „Gemeinde-Angelegenheit“ nicht gehört werden. Das allein hätte aber nicht genügt: Ohne massive Unterstützung aus der Politik und aus dem Regierungspräsidium wäre die Umfahrung nicht so schnell realisiert worden – und gegen ein Veto aus dem RP, zu welchem dieses (nach seiner Entscheidung für die Schlingenlösung) verpflichtet gewesen wäre, stünde die Umfahrung bis heute nur auf dem Papier.

Mit der Umfahrung Kirchhofen ist zugleich, im Vorgriff, der mittlere Abschnitt, das „Kernstück“ der Schneckentaltrasse realisiert: Es muss nur noch die Südost-Umfahrung Bad Krozingen angehängt und die L 125 ausgebaut werden (beides ist planfestgestellt). Damit wird die Schneckentaltrasse, welche vom RP nach 1984 angeblich nicht mehr gewollt war, fertiggestellt sein.

Im Norden hat das RP seiner erklärten Absicht, die Ortsumfahrungen bauen zu wollen, ganz offen zuwider gehandelt. Als nach dem Bau der Umfahrung St. Georgen, die zunächst mit der Ausfahrt Wolfenweiler endete, der „Durchstich“ geplant wurde, hat man es nicht beim eigentlichen Durchstich unter der Bahnlinie mit Anschluss an die L125 bewenden lassen, nein, die Planung wurde, genau der B3 – Trasse entsprechend, bis an die Gemarkungsgrenze Pfaffenweiler vorgezogen, nach unseren Protesten dann nur bis zur Nussbaumkurve – so wurde die Straße dann auch gebaut; immer noch ein Vorgriff auf die Schneckentaltrasse von mehreren hundert Metern Länge, die bei Verwirklichung der Umfahrung Schallstadt wieder zurückgebaut werden müssten.

In den letzten Jahren nun haben RP und Straßenbauamt, gewissermaßen in einem Akt „tätiger Reue“, zu einem ganz entgegengesetzten Verhalten gefunden: Die dringend erforderliche Erneuerung der L125 im Schneckental und ihre Anpassung an das vervielfachte Verkehrsaufkommen wurde zunächst unterdimensioniert geplant, so, als ob es noch möglich wäre, das bescheiden Sträßchen von ehemals wieder herzustellen. In einem neuen Ansatz kam dann die kürzlich festgestellte Planung zustande – in der Dimensionierung aufs unumgängliche Minimum beschränkt.

Dass man im Regierungspräsidium ein „schlechtes Gewissen“ hat, ist nach der Vorgeschichte nur allzu berechtigt. Es hat aber keinen Sinn, die früheren Fehler und Unterlassungen heute korrigieren zu wollen: Mit der Umfahrung Kirchhofen sind Fakten geschaffen, die nicht rückgängig zu machen sind.

Das Projekt der Bürgerinitiativen und der Umweltverbände „Ortsumfahrungen statt Schneckentaltrasse“ auf welches das Regierungspräsidium spät, und widerstrebend, halb eingegangen ist, ist nicht mehr zu retten. Jetzt ist nur noch die zweitbeste Lösung möglich – die Schneckentaltrasse.

Das soll im Folgenden näher begründet werden.

### Zur Frage der Umweltbelastung

Der wesentliche ökologische Vorzug unseres Umfahrungskonzepts war, dass dadurch vom oberen Ende des Schneckentals östlich Kirchhofen bis zur B3 alt südlich Krozingen 6 km

3

neue Straße durch bisher unzerschnittene Reb- und Ackerflächen eingespart worden wären. Mit der Entscheidung für die Südost-Umfahrung Krozingen war die Hälfte dieses Vorteils verspielt, mit dem Bau der Umfahrung Kirchhofen die andere Hälfte; mit anderen Worten: Wenn die Umfahrung Krozingen gebaut ist, sind die Umweltschäden der Schneckentaltrasse, welche wir vermeiden wollte, zu fast 100% realisiert.

Wenn nun zusätzlich die Umfahrungen Schallstadt und Norsingen gebaut würden, kämen deren Umweltschäden noch hinzu.  
(Auf die Umweltbelastungen für Schallstadt durch die geplante Umfahrung brauchen wir hier nicht näher einzugehen; das ist von anderer Seite deutlich genug beschrieben worden.)

### Die Fragwürdigkeit des gegenwärtig Geplanten

Die Kompromisslösung des RP, eine „Schmalspur“ – Schneckentalstraße mit zusätzlichen Ortsumfahrungen zu bauen, hätte folgende Auswirkungen:

- Der vom Schneckental durch Verbot ferngehaltene Schwerverkehr müsste einen Umweg nehmen mit zunächst zwei dicht bebauten Ortsdurchfahrten von 1 bis 1,5 km Länge.
- Auch wenn die Umfahrung Schallstadt bald realisierbar sein sollte, wird die Ortsdurchfahrt Norsingen auf nicht absehbare Zeit weiterhin täglich von vielen hundert LKW befahren werden.
- Auf der geplanten Umfahrung wäre der Schwerverkehr näher an Schallstadt, als er auf der Schneckentalstraße an Pfaffenweiler vorbeiführe.
- Es gibt keine Verkehrsnotwendigkeit, welche die hohen Kosten und die großen Belastungen durch die geplanten Umfahrungen rechtfertigen könnte.
- Nach heutigen Kriterien entsteht die Notwendigkeit (und überhaupt die Berechtigung dazu), eine Umfahrung um Schallstadt und später um Norsingen herum zu bauen, nur dadurch, dass der aus dem Schneckental künstlich ferngehaltene Schwerverkehr den Ortsdurchfahrten nicht zuzumuten ist. (Das wird im Detail im nächsten Abschnitt begründet.)
- Umgekehrt sind die schmale Ausbaubreite und die Tonnagebeschränkung in der Planfeststellung für die L125 vermutlich nur dadurch rechtlich möglich geworden, dass das Regierungspräsidium im Gegenzug die Umfahrung Schallstadt zugesagt hat – und jetzt versuchen muss, sie gegen den Widerstand der Gemeinde durchzusetzen.

Fazit: Die jetzige Planung verhindert aus politischen Gründen ( Rücksicht auf Pfaffenweiler und die der Gemeinde gegebenen Versprechen) die auf der Hand liegende, schon vor Jahren durchgeplante, fast geradlinige, einfache und umweltschonende Verkehrsführung zwischen Schallstadt und Bad Krozingen. Sie würde auf Jahrzehnte hinaus ein nicht verkehrsgerechtes Straßennetz schaffen und mit Zumutungen für LKW-Fahrer und Anwohner.

In diesem Zusammenhang sind Entwicklungen im Straßenverkehr und daraus resultierende Veränderungen in der Einstellung der Bevölkerung von Interesse.

### Veränderungen in der Einstellung zum Straßenverkehr

Wenn vor 25 Jahren das Angebot einer Ortsumfahrung in Schallstadt abgelehrt würde, mit der Begründung, die Entlastung durch die Schneckentaltrasse der B3 reiche aus, dann war das eher eine Zweckbehauptung. Wenn heute das gleiche gesagt wird, ist es nachvollziehbar: Man muss sich klar machen, was sich seither im Verkehr verändert hat.

Der Innerortsverkehr ist langsamer geworden; und das nicht nur weil er sehr viel dichter geworden ist. – Tempo 50 wird (endlich) akzeptiert, so gut sogar, dass immer mehr Tempo 40 auf Durchgangsstraßen eingeführt wird.

Damit ist der Verkehr auch sicherer geworden. Einen Anhaltspunkt dafür bekommt man in der Zahl der jährlichen Verkehrstoten. In den 70er Jahren waren das in der BRD über 17.000, heute sind es unter 6.000; auf Einwohner bezogen ein Rückgang auf ein Viertel, auf Kfz-km bezogen fast auf ein Zehntel.

Die Autos sind leiser geworden.

Die Abgase, vor allem der PKW, sind sehr viel geringer geworden.

Aus diesen Gründen ist der PKW – Innerortsverkehr, trotz seiner Zunahme, deutlich besser zu ertragen als vor 30 Jahren.

Hinzu kommt, dass auch auf der B3 der Innerorts-, Nachbarschafts- und Nahverkehr, den wir Anwohner selbst verursachen, den wir gar nicht aus dem Ort heraushalten können und wollen, einen immer größeren Teil des Gesamtverkehrs ausmacht. Kurzum:

- Wir sind heute als Anwohner bereit, deutlich mehr PKW-Verkehr zu akzeptieren als früher – und das bedeutet nun:
- Die geplanten Umfahrungen Schallstadt und Norsingen sind nur durch die hohe LKW-Belastung der B3 begründet und zu rechtfertigen, eben den LKW-Verkehr, der auf der Schneckentalstraße besser aufgehoben wäre.

### Umfahrung Schallstadt – jetzt oder später?

Wenn sich in späterer Zeit doch noch ergeben sollte, dass eine Umfahrung für Schallstadt erforderlich wird, kann das Problem erneut und unter besseren Bedingungen angegangen werden: dann ist, da keine Alternative zur Wahl steht, die Akzeptanz in der Gemeinde viel eher gegeben. Und nach dem Bau des von der DB geplanten Batzenberg-Tunnels steht die jetzige Bahntrasse für die Umfahrung zur Verfügung, was fast über die ganze Streckenlänge sehr viel günstigere Bedingungen schafft.

Das allein wäre schon ein Grund, Planung und Bau einer Umfahrung Schallstadt auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

### Pfaffenweiler

Bei Verwirklichung unseres Vorschlags: „Ortsumfahrungen statt (!) Schneckentaltrasse“ wäre der Gemeinde die relativ kleine Straßenverbindung erhalten geblieben. Nach dem Bau der Umfahrung Kirchhofen ist diese Option nicht mehr da. Durchs Schneckental führt jetzt eine sehr verkehrsreiche Straße, es geht nur noch darum, sie gegenüber der festgestellten Planung um ca. 1 m zu verbreitern und den LKW-Verkehr unbeschränkt zuzulassen.

So verständlich und berechtigt die planungshistorisch gewachsenen Ansprüche der Gemeinde sind – gegenüber den geschaffenen Fakten und den Belastungen und Kosten, welche durch die Umfahrungen Schallstadt und Norsingen entstünden, können sie nicht bestehen.

Die heutige Situation erzwingt die Realisierung der Schneckentaltrasse. Das haben wir Umweltverbände nicht gewollt, und wir, insbesondere der Verfasser, haben unser Möglichstes getan, es zu verhindern. Die Kompromisslösung des Regierungspräsidiums böte Pfaffenweiler einige Vorteile, erkaufte durch große Nachteile für Schallstadt und Norsingen mit einem auf Dauer nicht verkehrsgerechten Straßennetz. Das ist nicht vertretbar.

Die zusätzlichen Belastungen für Pfaffenweiler sind erheblich, aber durchaus erträglich: Die Straße liegt genügend ortsforn, Eintiefung und Schutzdämme-/wände bieten Lärm- und Sichtschutz (noch verbesserungsfähig), die Abgasbelastung durch den PKW-Verkehr ist heute schon stark reduziert, für den LKW-Verkehr ist das in naher Zukunft zu erwarten.

### Zusammenfassung

Das Konzept der drei Ortsumfahrungen entlang der Bahntrasse, vom Verfasser ausgearbeitet, von den Umwelt-Gruppen und –Verbänden befürwortet, hätte die Umwelt weniger belastet und die Ortsdurchfahrten wesentlich mehr entlastet als die amtlich geplante „Schneckentaltrasse“ der B3.

Die vom RP beschlossene „Schlingenlösung“ mit Ortsumfahrung Krozingen hätte diese Vorteile nur noch eingeschränkt. Durch den Bau der Umfahrung Kirchhofen sind diese Alternativen gegenstandslos geworden.

### Die Schneckentaltrasse ist Realität!

Die derzeitige Planung sucht die Verpflichtungen gegenüber der Gemeinde Pfaffenweiler einzuhalten, indem im Schneckental nur eine „Schmalspur“-Straße geplant wird, die für den Schwerverkehr gesperrt würde.

Als Ergänzung dazu (die aus rechtlichen Gründen vermutlich unabdingbar ist) sollen Schallstadt und später auch Norsingen eine Umfahrung erhalten.

Das erscheint uns aus sachlichen wie aus rechtlichen Gründen verfehlt:

Die Ortsdurchfahrt von Schallstadt würde noch für einige Zeit, die von Norsingen auf nicht absehbare Zeit durch Schwerverkehr belastet – der demnächst schon durchs Schneckental fahren könnte.

- Auf der geplanten Umfahrung würde der Schwerverkehr näher an Schallstadt vorbeifahren als auf der Schneckentalstraße an Pfaffenweiler.
- Die menschliche und die natürliche Umwelt würden durch die Umfahrungen stark beeinträchtigt.
- Die hohen Kosten für diese Umfahrungen stehen in keinem Verhältnis zu den mäßigen Mehrkosten für den verkehrsgerechten Ausbau im Schneckental.

Die von uns vorgeschlagene und unterstützte optimale Lösung (Bahntrasse) wurde nicht gewollt, insbesondere die Westumfahrung Bad Krozingen, schon deren Untersuchung wurde boykottiert. Die vom Regierungspräsidium beschlossene Schlingenlösung ist nicht mehr realisierbar, die Schneckentaltrasse ist Realität.

Da gilt es daran zu erinnern, dass diese auf der Hand liegende, seit langem geplante , geradlinige Straßenführung die „zweitbeste“ Lösung ist – und die einzige, die man heute noch vertreten kann.

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.

gez. H. Dahl