

9. Wahlperiode

27. 03. 85

Antrag

der Abg. Weichert u. a. GRUNE

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Ausbau der B 3 bei Schallstadt-Wolfenweiler

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,
zu beschließen:

I.

Die Ausschreibungen und den Baubeginn für die derzeitige Planung vorläufig auszusetzen und die folgende Alternativplanung der „Gemeinschaftsaktion umweltgerechte Verkehrsplanung“ unter den Bedingungen eines Planfeststellungsverfahrens zu prüfen:

1. Reduzierung der B 3 neu zwischen Autobahnzubringer Freiburg-Süd (B 31) und Wolfenweiler von vier auf drei Spuren.
2. Alternativplanung des Anschlußpunktes vor Wolfenweiler.
3. Gegebenenfalls Einleitung eines neuen Planfestsetzungsverfahrens für die Alternative.

II.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung zumindest für folgende Varianten durchzuführen:

1. Nullvariante (alles bleibt wie es ist).
2. Derzeitige planfestgestellte Trasse.
3. Alternativplanung (siehe I. und Begründung).

Eingegangen: 27. 03. 85 / Ausgegeben: 21. 05. 85

Zu berichten,

mit welchen Kosten für

- a) die derzeitige Planung
 - b) die vorgelegte Alternativplanung (Schätzung)
- zu rechnen ist (Preisstand 1985).

27. 03. 85

Weichert, Stürmer,
von Bernstorff, Schütz, Hermann GRÜNE

Begründung

Die Planung der B 3-neu einschließlich des Anschlusses vor Wolfenweiler entspricht dem Planungsstandard der 60er Jahre, aber nicht mehr den heutigen Erfordernissen und Erkenntnissen. Der Landverbrauch von vier Fahrspuren, Standstreifen und Mittelstreifen, die Verlegung der B 3-alt nach Westen und die großzügig angelegten Schleifen als Anschlußstelle vor Wolfenweiler fordern eine nicht mehr vertretbare Zerstörung und Zerschneidung von Landschaftsfläche im Größenbereich von mehreren Hektar.

In Anlehnung an die Grüne Charta der CDU Südbaden II.3.1 („Verkleinerung der Kurvenradien und Verminderung der Straßenquerschnitte, soweit es die Verkehrssicherheit zuläßt“), den umweltpolitischen Forderungen von Innenminister Dietmar Schlee (Überprüfung aller 4spurigen Straßenbauvorhaben auf umweltverträglichere Lösungen, Badische Zeitung vom 18. Dezember 1984), der Großen Anfrage an die Landesregierung 1977, Antwort: „...Forderung nach Schonung wertvoller Landschaftsteile, Bündelung von Verkehrswegen, Ausbau vorhandener Straßen anstelle von Neubauten...“, den Forderungen der Regionalverbände nach umweltverträglicheren Lösungen (Regionalplan RVSO, Badische Zeitung vom 23. Januar 1985) sowie dem neuen Bodenschutzkonzept der Bundesregierung (BZ vom 7. Februar 1985) wie auch dem verstärkten Druck aus der Bevölkerung nach maßvolleren Planungen sollte man die oben angeführte Alternativplanung unter den Bedingungen eines Planfeststellungsverfahrens prüfen.

Zu I. 1.:

Reduzierung der B 3-neu von vier auf drei Spuren

Schwächen der bisherigen Planung

Der Ausbau der B 3-neu auf vier Spuren führt zu keiner Verkehrs-entlastung für Wolfenweiler, da aufgrund der ungewissen zeitlichen wie räumlichen Weiterführung der B 3-neu östlich der Bahnlinie (Schneckentaltrasse oder Schlingenlösungen?) nach wie vor der gesamte Verkehr durch Wolfenweiler geleitet wird. Durch die doppelspurige Verkehrsführung von Freiburg nach Wolfenweiler und den damit verbundenen hohen Geschwindigkeiten werden vor Wolfenweiler, bedingt durch die späte Reduzierung auf eine Spur und die rasche Geschwindigkeitsverminderung zusätzliche Stau- und Unfall-gefahren geschaffen.

Änderung der Planung

Der doppelspurige Verkehrsfluß auf der B 3-neu von Freiburg Richtung Wolfenweiler wird durch entsprechende Verkehrsrichtungsschilder schon vor dem Anschlußpunkt zur B 31 (Autobahnzubringer Süd) auf die zwei verschiedenen Fahrspuren geordnet: Die linke Fahrspur wird dem Verkehr nach Wolfenweiler zugeordnet, die rechte Fahrspur dem abbiegenden Verkehr zur B 31. Der von der B 31 auf die B 3-neu auffahrende Verkehr Richtung Wolfenweiler wird über einen Beschleunigungsstreifen ebenfalls auf diese linke Fahrspur eingefädelt. Im gesamten Streckenabschnitt bis Wolfenweiler wird dann der Verkehr Richtung Süden auf einer Fahrspur abgewickelt. Erst in Höhe der Stollenmühlenbrücke wird dann durch eine Abbiegespur nach Wolfenweiler der Verkehr neu entflechtet. Die Geradeausspur würde dann für den weiteren Verlauf der B 3-neu östlich der Bahn weitergeführt. Für den Verkehr von Wolfenweiler nach Freiburg bleiben die zwei Fahrspuren erhalten, so daß insgesamt drei Fahrspuren vorhanden wären.

Vorteile dieser Planung

1. Auf einer Strecke von etwa 1,5 km wird sowohl der Mittelstreifen (Breite 3 m), die vierte Fahrspur (Breite 3,50 m) als auch die beiden Standspuren (je 2,20 m breit) eingespart. Nimmt man eine Verbreiterung der dritten Fahrspur auf knapp 4 m in Kauf, so ergibt sich dennoch eine geschätzte Einsparung von über einem Hektar Land!
2. Durch die frühzeitige Bündelung des Nord-Süd-Verkehrs auf eine Fahrspur wird die Geschwindigkeit langsam gesenkt und besser der Durchlaßkapazität der alten B 3 durch Wolfenweiler angepaßt. Hierdurch wird auch die Unfallgefahr durch zu schnelles Heranfahren an einen Stau vor Wolfenweiler vermindert.
3. Weitergehende Überlegungen:
Sollte eines Tages die B 3-neu wie auch immer weitergeführt werden, so könnte man durch ein geeignetes System (Ampelanlagen) je nach Tagesbedarf morgens zum Beispiel zwei Spuren für den Verkehr Richtung Freiburg und nur eine Richtung Wolfenweiler öffnen, während für den Feierabendverkehr zwei Spuren Richtung Wolfenweiler und nur eine Richtung Freiburg freigegeben würde.
4. Diese Maßnahmen bedingen dadurch auch eine rechtzeitige und natürliche Verringerung der Straße auf zwei Fahrspuren noch vor der Bahnunterquerung, so daß an Brücken und Tunnels wie auch an Kosten erheblich gespart werden kann.
5. Sollte sich danach zeigen, daß drei Spuren nicht ausreichen, so könnte man immer noch problemlos eine vierte Fahrspur anbauen, da alle bisher gebauten Brücken ohnehin auf Autobahnmaße ausgebaut wurden.

Zu II. 2.:

Alternativplanung des Anschlusses der B 3-neu an die B 3-alt vor Wolfenweiler

Schwächen der bisherigen Planung

Allein die Anschlußstelle Schallstadt-Wolfenweiler fordert einen ungeheuren Flächenbedarf (zirka 4—4,5 ha). Nicht nur den beiden überdimensionierten Rampen Ost und West, sondern auch der dadurch

notwendigen Verlegung der B 3-alt nach Westen fällt ein zu großer Landbereich zum Opfer und zerschneidet ganz erheblich die Landschaft.

Die Anbindungsqualität der beiden Rampen berücksichtigt alle Verkehrsströme undifferenziert gleich. So wird zum Beispiel dem denkbar geringen Verkehrsaufkommen von Freiburg nach Leutersberg über die B 3-neu planerisch dasselbe Gewicht eingeräumt wie dem Hauptverkehrsstrom von Freiburg nach Wolfenweiler auf der B 3-neu (beide werden über die Rampe West geführt). Die B 3-alt als Vorfahrtsstraße gegenüber den Auffahrten führt zumindest in verkehrsstarken Zeiten auf dieser Rampe West zu erheblichen Staubildungen. Ziel der Planung sollte sein, den Verkehr von der B 3-alt auf die B 3-neu zu verlagern. Statt dessen verleitet die bisherige Planung eher dazu, die alte B 3 sozusagen als dritte Spur von und nach Freiburg zu mißbrauchen.

Anderung der Planung

1. Verlegung der B 3-alt nicht nach Westen, sondern nach Osten möglichst nahe an die Bahnlinie, so daß sie teilweise der Trassenführung der Rampe Ost entspricht. Sie verläuft dann in einer leichten S-Kurve Richtung B 3-neu, überquert diese nahe der Bahn und führt dann wieder im leichten Bogen auf die alte B 3 am Ortseingang Wolfenweiler zurück.
2. Der Anschluß wird nicht mehr als Vollanschluß, sondern nur noch als Teilanschluß ausgelegt. Auf folgende Anschlußmöglichkeiten wird verzichtet:
 1. Verkehr aus Leutersberg auf die B 3-neu Richtung Schneckental
 2. Verkehr aus Wolfenweiler in die gleiche Richtung
 3. Verkehr aus Freiburg auf der B 3-neu Richtung Leutersberg.

Begründung:

Zu 2.1.:

Da das Verkehrsaufkommen aus Leutersberg Richtung Schneckental äußerst gering ist, ist es zumutbar, über die alte B 3 nach Wolfenweiler und von dort aus über die L 210 weiterzufahren. Gleichzeitig soll verhindert werden, daß die alte B 3 von Autofahrern aus Freiburg als Schleichweg mißbraucht wird. In dem Zusammenhang wäre eine Herunterstufung der alten B 3 zu einer reinen Gemeindeverbindungsstraße bei gleichzeitiger Verringerung der Straßenbreite zumindest im Neubaubereich anzustreben.

Zu 2.2.:

Der ins Schneckental fahrende Verkehr aus Schallstadt-Wolfenweiler kann wie bisher die alte L 210 benutzen. Es ist unseres Erachtens verkehrsplanerisch nicht sonderlich sinnvoll, diesen Verkehr erst komplett durch den ganzen Ort zu leiten, um ihn dann in einer weiten Schleife endlich in die gewünschte Fahrtrichtung zu lenken.

Zu 2.3.:

Ein von Freiburg nach Leutersberg fahrender Autofahrer kann durchaus die alte B 3 benutzen, die ihn sicherlich genauso schnell an sein

Ziel bringt wie eine weiträumige Umleitung bis fast nach Wolfenweiler.

Unter diesen Gesichtspunkten kann man die Anschlußstelle vor Wolfenweiler auf die eigentlich wichtigen Verkehrsströme beschränken:

1. Der von Freiburg nach Wolfenweiler fahrende Verkehr wird über eine Abbiegespur auf eine Auffahrt geleitet, die eng an der neuen B 3 liegend zunächst auf Brückenniveau ansteigt und dann in einer mäßigen Rechtskurve vorfahrtsberechtigt auf die alte B 3 einmündet. Damit wird diesem Hauptverkehrsstrom stärkeres Gewicht eingeräumt als dem Nord-Süd-Verkehr auf der B 3-alt. Staugefahren auf der Auffahrt selbst, unter Umständen auch bis auf die B 3-neu, werden vermieden.
2. Der aus Wolfenweiler kommende Verkehr wird in einer leichten Linkskurve ebenfalls vorfahrtsberechtigt gegenüber dem Nord-Süd-Verkehr der alten B 3 auf die neue B 3 geleitet. Eng an der mit einer Fahrspur unter der Bahn durchkommenden B 3-neu angelehnten Rampe verbindet sich diese Auffahrt vor der Stollenmühlenbrücke mit der B 3-neu als zweite Fahrspur Richtung Norden, so daß ein problemloses Zusammenführen beider Verkehrsströme gewährleistet wird.
3. Der aus dem Schneckental kommende Verkehr kann wie geplant auf einer allerdings enger an die Bahn angelehnten Rampe zur B 3-alt auffahren.

Diese Anschlußalternative bringt einen geschätzten Landschaftsminderverbrauch von etwa 2,5 bis 3 Hektar!

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 26. April 1985 Nr. X 5/6—B 3 OU St. Georgen/43 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu I. 1.:

Für die Teilstrecke der B 3 zwischen der Anschlußstelle B 31/BAB-Zubringer Freiburg Süd und der Anschlußstelle Schallstadt beträgt die Prognosebelastung im Jahr 1995 rund 27 000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden. Bei dieser starken Verkehrsbelastung ist ein vierspuriger Querschnitt unumgänglich.

Zu I. 2.:

Die vorgelegte Alternativplanung der „Gemeinschaftsaktion für umweltgerechte Verkehrsplanung“ für die Anschlußstelle Schallstadt erfüllt nicht die Grundforderungen nach Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit von planfreien Knotenpunkten und kann somit den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nicht Rechnung tragen.

Zu I. 3.:

Wie sich aus den obigen Ausführungen ergibt, ist die Einleitung eines neuen Planfeststellungsverfahrens für die vorgelegte Alternativplanung nicht möglich.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Zu II. 1. bis 3.:

Der Planfeststellungsbeschuß für den Neubau der B 3 zwischen Freiburg und Schallstadt wurde am 26. Mai 1977 erlassen. Etwa 60 % der gesamten Bauarbeiten sind fertiggestellt. Der Teilabschnitt zwischen der Anschlußstelle Besancon-Allee und der Anschlußstelle Autobahnzubringer Freiburg (B 31) wird bereits im Herbst 1985 dem Verkehr übergeben. Bei der Planfeststellung wurden die ökologischen Fragen sorgfältig überprüft und gegen die verkehrlichen Erfordernisse abgewogen. Eine weitere Umweltverträglichkeitsprüfung für die angegebenen Varianten ist daher nicht notwendig.

Zu II. a):

Die Ortsumgehung Freiburg/St. Georgen ist auf 62 Millionen DM veranschlagt.

Zu II. b):

Da die vorgeschlagene Alternative mit einem 3spurigen Querschnitt der Verkehrsbelastung von 27 000 Kraftfahrzeugen nicht gewachsen wäre, müßte sie stufenweise letztlich auf 4 Spuren erweitert werden. Ein solcher stufenweiser Ausbau wäre insgesamt teurer als die in Ausführung befindliche Lösung.

In Vertretung

Dr. Vogel
Ministerialdirektor