

Antrag der Freien Wähler im Kreistag 16.12.09

Betr.: Planung des neuen Zubringers AS Albruck - Aufhebung
der Abfahrt Hauenstein -

Nach den vorliegenden Informationen plant das Regierungspräsidium Freiburg den späteren Anschlussknoten (AS) Albruck der A98 nun im Bereich westlich des Mühlbachs am derzeitigen östlichen Ende der A98-Umfahrung Luttingen (siehe Anlage).

Die ursprüngliche Planung mit Weiterführung der A98 bis südlich von Schachen und einem dort vorgesehenen Anschlussknoten zog das RP wieder zurück. Schon aus planungsrechtlichen Gründen wird diese Abänderung aufgrund des notwendigen Offenhaltens der späteren Trassenführung im Abschnitt Hauenstein-Tiengen (A98.8) allgemein als richtig und notwendig erachtet.

Nach Aussagen des RP, des Innenministeriums BW und des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) soll der reguläre Anschluß, sprich der dazugehörige Zubringer vom AS-Knoten Albruck zur B34, bereits in den nächsten zwei bis drei Jahren realisiert werden um die bisherige provisorische und mit erheblichen Gefahren verbundene Abfahrt Hauenstein aufheben zu können. Es bestand die Absicht, den neuen Zubringer möglichst zeitgleich mit der Freigabe des gesamten Abschnitts Murg/Rothaus-Hauenstein (A98.7) in Betrieb zu nehmen, **da von einer weiteren Zunahme des Gefahrenpotentials ausgegangen werden muss.**

Bereits am 4.12.07 befasste sich der Planungsausschuss des Regionalverbandes mit der Planung des neuen Zubringers. Die Versammlung empfahl einstimmig die bereits in den 80'er Jahren im Detail geplante Unterführungs/Tunnel-Lösung (Schmidt-Variante, siehe Anlage) hierfür wieder zum Gegenstand zu machen: *(„...eine dauerhafte und verkehrssichere Lösung dadurch angestrebt wird, dass die im oberen Teil der Kurve verlaufende Strecke mittels einer Brücke über den Mühlbach und anschließend durch einen ca. 300 m langen Stichtunnel etwa auf Höhe des von der B34 abzweigenden Sträßchen geführt werde, um dort einzumünden...“)*

Im Vorfeld des Vor-Ort-Termins in Hauenstein mit Staatssekretär Köberle am 21.10.08, wurde bereits aus dem RP bekannt, dass man aufgrund der **sehr schwierigen Gegebenheiten** (räumliche Enge bedingt durch Eisenbahnbrücke, Wohn- und Gewerbebebauung teils unter Denkmalschutz, Bachlauf, Rheinufer, angrenzendes FFH-Gebiet, Querung der Orts-Verbindungsstrasse Albruck-Luttingen mit Kreuzung/Ampelschaltung, der Steigungsverhältnisse usw.) **bereits konkret an zwei Tunnel-Varianten geplant hatte, da eine offene Bauweise auf ihre natürlichen Grenzen stoße.** Eine Verbesserung der

bisherigen Abfahrt hielt man daher für eher wenig sinnvoll (Aussage von Hr. Bumann, Abteilungsleiter Dezernat 4, RP Freiburg vom 21.10.08). Die Pläne sollten dann auch bereits am 21.10.08 in Hauenstein präsentiert werden, auf Intervention der Landesvertretung wurde dies jedoch unterlassen (Peter Straub, MdL am 21.10.08: „Ein Tunnel kommt nicht in Frage“).

Als Begründung führte die Landesvertretung an, „man wolle an einer späteren Bergtrassenführung festhalten. Auch sei ein fließender Übergang der A98 in die B34 politisch nicht gewollt. Gleichzeitig sei man sich jedoch in Stuttgart bewusst, dass der A98-Abschnitt Hauenstein-Tiengen zuletzt realisiert werden würde und mindestens noch 20 Jahre brauche. Solange müsse definitiv der gesamte Verkehr über den zu bauenden Zubringer geführt werden.“

Mittlerweile wurde bekannt, dass nicht mehr an einer Unterführungs/Tunnel-Lösung geplant wird sondern **nur noch eine Verbesserung der jetzigen Abfahrt auf Basis der Kreisstrasse K 6542 in offener Bauweise vorgesehen** ist.

Nach Informationen der RP's sollen die Kosten für eine oberirdische Lösung auf Basis der Kreisstrasse K6542 ca. 7-8 Mio. betragen, für die Unterführungs- bzw. Tunnellösungen werden ca. 12-15 Mio. genannt.

Bau- und Kostenträger für den Anschlussknoten und die dafür notwendigen Zubringer an das untergeordnete Straßennetz ist bei Autobahnen und Bundesstraßen der Bund. Der Kreis selbst kann als Träger der Kreisstrasse K6542, so die Information aus dem Innenministerium, bei einem Umbau dieser jedoch finanziell mitbeteiligt werden.

Grundlage für eine zeitnahe Aufnahme des notwendigen Planfeststellungsverfahrens sind die hierfür erforderlichen Planungen aller der in Betracht kommenden Varianten in gleicher Planungstiefe.

Die Planung und Konzeption des neuen Zubringers muss sich ausschließlich an den erforderlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten orientieren. Eine politische Einflussnahme, egal welche Interessen hier zugrunde liegen mögen, darf nicht erfolgen.

Aufgrund der langen Zeiträume (mind. 20 Jahre ! oder evtl. sogar für immer?), über welche der gesamte abfließende und zuführende Verkehr von der A98 zur B34 und umgekehrt über den neuen Zubringer erfolgen muss und der sehr schwierigen räumlichen Gegebenheiten vor Ort, dürfen ausschließlich Sachargumente eine Rolle spielen. Sinnvolle und nachhaltige Lösungen, welche den vorhandenen verkehrlichen Notwendigkeiten, dem Schutz der Anwohner, dem Erhalt des Mühleviertels und der Umwelt gerecht werden, sollten schnellstens als Ergebnis feststehen.

Insbesondere auch als Vertreter der betroffenen Gemeinden, teilen wir gemeinsam die Einschätzung, dass nur eine unterirdische Lösung für nachhaltig sinnvoll und verantwortbar erachtet werden kann.

Um möglichst schnell eine valide und rechtssichere Entscheidungsgrundlage für das notwendige Planfeststellungsverfahren zu erhalten, ergeben sich somit folgende Forderungen:

-Auftrag ist es, den Zubringer vom späteren AS-Knoten Albrück (Vollanschluss) zur B34 zu planen. Die bisherige Abfahrt nur zu entschärfen wird aufgrund der langen Zeiträume, über welche der gesamte Verkehr (über 25.000 Fahrzeuge/Tag, davon 3.000 schwere LKW's) fließen müsste, schon alleine aus Gründen der Sicherheit nicht gerecht.

Eine weiterhin vorhandene Gefällstrecke am vorläufigen Autobahnende mit S-Kurve stellt deshalb sicher keine geeignete Lösung dar und ist abzulehnen

-Der Kreis soll, als direkt betroffenes Organ, deshalb darauf drängen, dass die von den Planern des RP's bereits vorgesehenen und dort vorliegenden planerisch ausgearbeiteten Tunnellösungen („Schmidt-Varianten“), wieder mit gleicher Dringlichkeit und Objektivität weiterverfolgt und geplant werden. Diese nachhaltige und sinnvolle Lösung wird die höher angesetzten Kosten bei weitem ausgleichen (keine verlorene Höhe, keine Mehrlänge) und weiterhin alle Berg- und Taltrassenvarianten offenhalten

-Weiter soll die Verwaltung dafür Sorge tragen, dass die eigens vom RP in Auftrag gegebene und dort seit über einem Jahr vorliegende Machbarkeitsstudie (Variantenvergleich -Abfahrt Hauenstein- Durth Roos 2008) dem Kreistag vor der Sitzung am 16.12.09 zur Verfügung gestellt wird