

Neues von den Alten

Die B 3 – Eine kleine Geschichte

Teil 1

In den letzten Monaten fanden umfangreiche Umbauarbeiten an der B3-Ortsdurchfahrt statt. Ein guter Anlass, die Geschichte dieser den Ort so prägenden Straße und deren Ausbau vorzustellen.

Es wird sicher so manche Zeitgenossen geben, die die Einrichtung großer Überlandstraßen eher unseren Zeiten zuordnen. Doch weit gefehlt! Die heutige B3 in der Region geht in ihren Ursprüngen auf die alte Römerstraße zwischen Basel und Mainz zurück, die beide Standorte einer römischen Garnison waren.

Auch im Mittelalter war die Straße Teil eines Verkehrsnetzes, das den Norden Deutschlands mit dem Mittelmeerraum verband.

Ein großer Um- und Ausbau des Straßenverlaufs erfolgte Mitte des 18. Jahrhunderts. Dabei wurde beispielsweise in den Jahren 1753/1754 die noch heute bestehende Nepomukbrücke errichtet. Die badische Staatsstraße Nr. 1 (Bezeichnung von 1901) hat dann seit 1932 den Zusatz 3 erhalten, erst als Reichsstraße, dann als Bundesstraße.



Abbildungen: Zwei Ansichten der Nepomukbrücke, alt und neu

Und sie ist keineswegs nur auf Baden-Württemberg beschränkt. Die B3 ist die zweitlängste Bundesstraße Deutschlands mit einer Spanne von 812 km und durchläuft in nord-südlicher Richtung die Bundesländer Niedersachsen, Hessen und Baden-Württemberg in deren gesamter Länge. Die Straße beginnt bei Buxtehude und endet bei Weil am Rhein. In der Schweiz wird sie dann als Hauptstraße 3 von Basel bis zum Ort Bregaglia an der schweizerisch-italienischen Grenze weitergeführt.

Die B3 selbst ist vor Ort auch nicht erst in jüngster Zeit Diskussionsthema gewesen. Bereits 1950 verfasste der Bad Krozinger Architekt Willy Pfefferle im Auftrag des Bürgermeisteramtes eine Denkschrift über den Straßendurchgangsverkehr auf der Bundesstraße 3 in Bad Krozingen. Dort heißt es unter anderem: „Die unaufhaltsam fortschreitende Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße lässt seit 40 Jahren die hauptverkehrsführenden Straßenbänder zu eng werden. Die motorisierten Fahrzeuge ersetzen in zunehmendem Maße langsamere Verkehrsmittel und Eisenbahn derart, dass bereits in den Städten auf zehn Personen ein motorisiertes Fahrzeug entfällt. Im weiteren Verlauf der Motorisierung ist auch bei uns eine progressive Änderung des Verhältnisses zu erwarten... Für alle Gemeinwesen, deren Bestand mit der durch sie führenden Straßen eng verknüpft ist, erhebt sich das grundlegende Problem der Koordinierung des örtlichen mit dem Durchgangsverkehr. Breite und Führung der Fahrspur einerseits und Art, Umfang, Schnelligkeit und Geräuscherzeugung des Verkehrs andererseits stehen in einem katastrophalen

Missverhältnis. Leben, Gesundheit und materielle Substanz befinden sich in stets steigender Gefahr ... Auf einer Länge von über einem Kilometer durchflutet täglich ein Strom von 1500 Fahrzeugen (gemessen zwischen 07.00 und 19.00 Uhr) den Ort. Innerhalb des Ortssetters ist auf einer Strecke von 500 m die Fahrspur nur 6 m breit und lässt keine Verbreiterung zu. Schwere Lastkraftwagen mit zum Teil zwei Anhängern drängen hier jeden anderen Verkehrsteilnehmer in gefahrbringende Situationen. Rasche PKW und Motorräder steigern den schnell dahin eilenden Strom, Fußgänger und Radfahrer werden vom rasenden Element förmlich ‚an die Wand gedrückt‘. Der außerhalb der Ortschaft auf breiterer Straße sich entfaltende motorisierte Strom zwingt sich beim Einfahren in den Ort mit schrillen Hupensignalen einen Weg auf der vielfach gekrümmten Fahrbahn. Steigungen, die den Fahrer des Fahrzeugs zum Schalten veranlassen, müssen naturgemäß infolge höherer Tourenzahl mit größerem Motorenlärm genommen werden. Anzahl der passierenden Fahrzeuge, Größe, Geschwindigkeit, Aufwand der Hupensignale, Auspuffgeräusche stehen in keinem erträglichen Maß zur Belastungsfähigkeit eines Durchschnittsmenschen. Der Fußgänger hat mit kurzen Worten sein Recht an der Straße verloren. Die besondere Stellung von Bad Krozingen als Kur- und Badeort bringt jährlich tausende von Menschen in das Dorf, die hier Heilung und Gesundheit suchen. Wenngleich es für den Ortsbewohner mit Lebensgefahr verbunden ist, die Hauptstraße zu überqueren, wie vielmehr stellt es sich für meist gehbehinderten Fremden einfach eine Unmöglichkeit dar, die Straße zu wechseln. Die Frequenz von z. B. 300 Fahrzeugen/Stunde entspricht einer Minutenleistung von 5 Fahrzeugen d. h. der Fußgänger muss in der Verkehrspause von 12 Sekunden die Straße überqueren, was einem großen Teil der Kurgäste schlechthin unmöglich ist...“

Trotz dieser recht eindringlichen Schilderung der Probleme vor Ort empfiehlt die Denkschrift keine Umgehungsstraße zu bauen, da „diese Lösung weder materiell noch technisch geeignet ist, befriedigende Verhältnisse zu schaffen.“

Stattdessen forderte man, den Bau der Autobahn energisch voranzutreiben. Was dann auch letztendlich mit der Einweihung des Teilstücks Tiengen-Neuenburg der A5 am 01. August 1961 vollzogen wurde.

In der öffentlichen Gemeinderatssitzung vom 04. September 1959 war man im Gremium der Meinung, dass im Zuge des Baus der Autobahn A 5 und des entsprechenden Zubringers, die Umlegung der B3 „nahe an den Ostrand des Orts herangeführt werden müsse, da somit eine natürliche Abgrenzung des Ortes gegeben wäre.“ Im Gegensatz zu den Planungen des Regierungspräsidiums kam es damals jedoch nicht zu dieser Umlegung, da nur der Bau der Autobahn und des Zubringers realisiert wurden.

Im Juni 1967 beantragte die Gemeinde beim zuständigen Landratsamt in Müllheim die Installierung einer Ampelanlage an der Kreuzung Bundesstraße / Staufener Straße (das sogenannte „Staufener Eck“). „Nach der neuesten Verkehrszählung bewegen sich auf der Strecke der B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen innerhalb 24 Stunden 12.890 Fahrzeuge. Im gleichen Abschnitt der Autobahn sind es nur 8.953. Schon aus diesen Zahlen ist ersichtlich, wie dringend notwendig der Ausbau der besagten Kreuzung wäre...“

Der Ausbau der B3 zwischen Freiburg und Bad Krozingen blieb aber weiterhin ein Thema. So berichtete z. B. die Badische Zeitung in der Ausgabe vom 25. November 1970: „Wegen des starken Ziel- und Quellverkehrs nach und von Freiburg ist der Ausbau der Bundesstraße 3 von Freiburg nach Süden notwendig. Zwischen Freiburg und Bad Krozingen muss eine völlig neue Straße gebaut werden. Mit einem Kostenaufwand von 34 Millionen Mark soll die Bundesstraße 3 um St. Georgen mit einem vierspurigen Querschnitt bis nach Wolfenweiler geführt werden und dann zweispurig durch das Schneckental bis in Höhe von Bad Krozingen weitergehen...“

Dieses Vorhaben sollte die Gemüter der beteiligten Gemeinden noch oft erhitzen und lange Zeit für viel Gesprächsstoff sorgen. Ab 1975 gab es durchaus heftige Kontroversen über den Verlauf der Streckenführung, wobei es zunächst nur um eine Frage ging: Schneckentaltrasse Ja oder Nein. Für Ja votierten Bad Krozingen, Schallstadt und die Ehrenkirchener Ortsteile Scherzingen und Norsingen, für Nein vor allem die Gemeinde Pfaffenweiler. Das in dieser Sache federführende Regierungspräsidium Freiburg

bekannte sich zur damaligen Zeit noch eindeutig zur Schneckentaltrasse. Und als Mitte der 1970er Jahre die Gemeinde Bad Krozingen die Zusicherung der zuständigen Behörden und Abgeordneten erhielt, dass diese sich für das Anliegen Bad Krozingens verwenden würden, schien der erste große Stein umgestoßen zu sein. Es wurde aber auch früh deutlich, dass der Ausbau der B3 erst in den 1980er Jahren beginnen würde, da dem Ausbau der B3 zwischen St. Georgen und Wolfenweiler der Vorzug gegeben wurde. So heißt es in einem Schreiben der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums vom 07. Mai 1975: „Die Verlegung der B3 im Bereich Freiburg-St. Georgen wird entsprechend ihrer Einstufung in die 1. Dringlichkeit des Bedarfsplans als vordringliche Maßnahme angesehen... Der Abschnitt Wolfenweiler-Bad Krozingen des beabsichtigten Neubaus der B3 kann aus Gründen der Bauvorbereitung und Finanzierung frühestens im Anschluss an den vorgenannten Abschnitt in Angriff genommen werden. Dies wird mit Sicherheit erst nach 1980 möglich sein. Damit besteht bei der augenblicklichen Überprüfung des Bedarfsplans, die im Jahr 1980 erneut vorzunehmen ist, keine aktuelle Veranlassung, die im Bedarfsplan enthaltene nachrangige zeitliche Einstufung zu überprüfen und zu ändern... Die dem Bedarfsplan für den angesprochenen Neubau der B3 zugrunde liegende Absicht, dieses Vorhaben in Anpassung an die Finanzierungsmöglichkeiten abschnittsweise zu verwirklichen, bleibt unberührt.“

Ungeachtet dessen versuchte die Gemeinde Bad Krozingen – stellvertretend für die Bürgerversammlung zur Verlegung der B3 - weiterhin, mit Unterstützung der für den Wahlkreis zuständigen Politiker, den 2. Bauabschnitt Wolfenweiler-Bad Krozingen ebenfalls in die 1. Dringlichkeit zu übernehmen. Das Bundesverkehrsministerium blieb jedoch bei der ablehnenden Haltung. In einem Schreiben vom 17. Juli 1975 wird ausgeführt: „...Eine Realisierung dieses Abschnitts kann allein aus Finanzierungsgründen im Rahmen des 2. Fünfjahresplans leider nicht in Betracht gezogen werden. An dieser aus der Finanzierungssituation sich ergebenden Sachlage könnte sich auch durch eine Verbesserung der Dringlichkeitseinstufung nichts ändern. Zur Vermeidung einer nicht zu rechtfertigenden Ausweitung des Aufwandes müssen solche zeitlich bis 1980 aussichtslosen Maßnahmen einer späteren Überprüfung des Bedarfsplanes, die gesetzlich alle 5 Jahre vorgesehen ist, vorbehalten bleiben...“

Ab 1978 bekam die Angelegenheit noch eine zusätzliche Schärfe, als die „Bürgerinitiative für Landschaftsschutz am Batzenberg“ die Schneckentaltrasse ablehnte und stattdessen eine „Alternative West“ vorschlug, die westlich an Schallstadt-Wolfenweiler, Scherzingen und Norsingen vorbeiführen sollte, um dann im Bogen Bad Krozingen östlich zu umgehen, und dadurch das Einzugsgebiet Staufen-Münstertal-Heitersheim anzubinden. Als Gründe für die ablehnende Haltung wurden vor allem Eingriffe in den Landschaftsschutz, die Beeinträchtigung des Weinbaus und dem Fremdenverkehr angegeben.

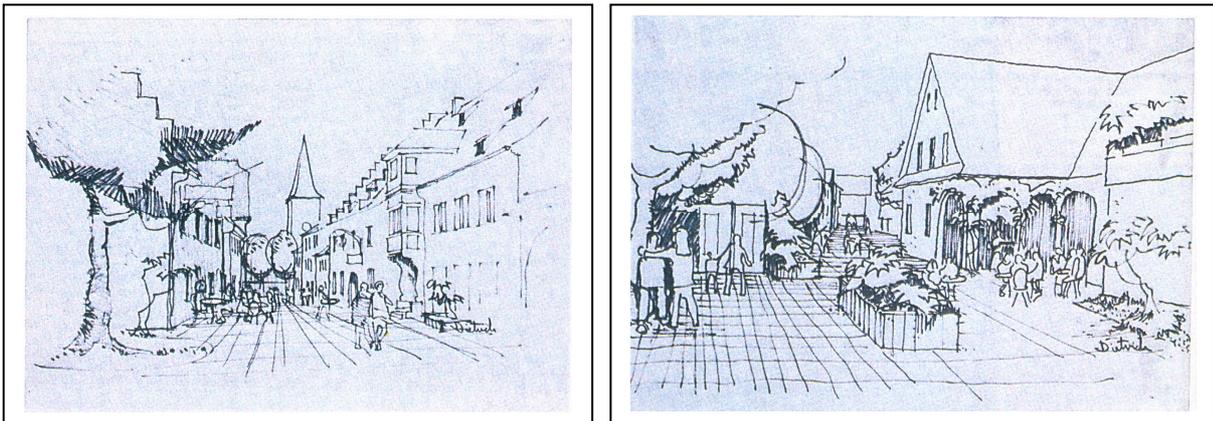
In der Folgezeit wurde von beiden Seiten – nicht immer sachlich – argumentiert. Beide Lager hielten sich beispielsweise das „St. Floriansprinzip“ vor. Sowohl die „Bürgerversammlungen der Gemeinden bzw. Ortsteile von Bad Krozingen, Norsingen, Scherzingen und Schallstadt-Wolfenweiler zur Verlegung der Bundesstraße 3 zwischen Bad Krozingen und Schallstadt-Wolfenweiler“ als auch die „Bürgerinitiative für Landschaftsschutz am Batzenberg“ riefen schließlich den Petitionsausschuss des Landtages an, der in seiner Stellungnahme vom 31. Januar 1980 folgende Erklärung abgab: „...Im Laufe des Petitionsverfahrens haben die Petenten (Bürgerinitiative für Landschaftsschutz am Batzenberg) die zunächst vorgeschlagene Westtrassierung fallen lassen und wünschen die Prüfung von ortsnahen Umgebungen von Schallstadt-Wolfenweiler und Norsingen unter streckenweiser Einbeziehung der alten Trasse der B3... Ferner handelt es sich bei dem derzeitigen Stadium der Linienführungen um Vorplanungen. Bis zur verbindlichen Festlegung einer neuen Trasse der B3 müssen als nächster Schritt das Linienbestimmungsverfahren nach §16 FStrG und anschließend das Planfeststellungsverfahren nach §17 FStrG (Bundesfernstraßengesetz) durchgeführt werden. Dabei werden, nach Aussage des zuständigen Ministeriums, die vorgeschlagenen Alternativen in die Entscheidung mit einbezogen. Da die von den Petenten und der Gemeinde Pfaffenweiler vorgeschlagene Alternativtrasse bisher nur in groben Umfang überprüft werden konnte, haben die

Regierungsvertreter dem Petitionsausschuss zugesichert, dass vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens diese Alternative nochmals eingehend geprüft und das Ergebnis den Betroffenen mitgeteilt wird.“ Dieser Empfehlung kam der Landtag am selben Tag mit dem entsprechenden Beschluss nach.

Als weiteres Problem kam in Bad Krozingen die Flurbereinigung hinzu, die ohne Einigung über die Neubaustrecke nicht verwirklicht werden konnte. Letzten Endes wurde die Flurbereinigung wesentlich in den Jahren 1998 – 2000 abgeschlossen.

Noch verwickelter wurde die Lage, als von der „Bürgerinitiative B3 Umgehung Bad Krozingen“ noch eine weitere Variante ins Spiel gebracht wurde, die eine Umfahrung von Bad Krozingen in westlicher Richtung entlang der Bahnlinie vorsah. Auch wenn diese Überlegungen zunächst kaum Aussicht auf Erfolg hatten (waren doch die damaligen Planungen der übergeordneten Behörden deutlich auf die Trasse durch das Schneckental ausgerichtet), bewirkten sie doch, zusammen mit den bisherigen Debatten, dass eine Entscheidung über die Ausbaustrecke immer weiter verzögert wurde. Und das war das Kardinalproblem für die Gemeinde Bad Krozingen: Solange der Ausbau der B3 nicht verbindlich festgelegt war, waren auch alle Planungen für die Innerortsgestaltung nicht zu verwirklichen.

Dennoch blieb diese im Ort weiterhin ein Gesprächsthema. 1974 hatte die Gemeinde ein Gutachten in Auftrag gegeben, das auch die Verlegung der B3, samt Entwürfen zur künftigen Ortskerngestaltung beinhaltete. (siehe Abbildungen). Noch zu Beginn der 1980er Jahre sah die Gemeinde diese Maßnahme als unabdingbare Grundvoraussetzung für die geplante Sanierung des Ortskerns an.



Abbildungen: Gemeinde-Anzeiger Bad Krozingen, Ausgabe Nr. 1/1978

Das nächste Kapitel in dieser komplizierten Geschichte wurde dann am 19. Januar 1981 aufgeschlagen, als die geforderte und vom Regierungspräsidium Freiburg in Auftrag gegebene Untersuchung des Planungsbüros Beller Consult über die Alternativ-Trassen der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Dieses Gutachten räumte ebenfalls der Schneckentaltrasse den Vorrang ein. Die „Bürgerinitiative für Landschaftsschutz am Batzenberg“ und die „Bürgerinitiative B3 Umgehung Bad Krozingen“ waren jedoch nicht bereit, dieses Gutachten anzuerkennen, das sie „als im Ergebnis unbrauchbar, in der Methode von Einseitigkeit gekennzeichnet und als nicht dem zwischen Regierungspräsidium und Bürgerinitiative abgesprochenen Auftragsumfang“ bezeichneten. Außerdem kündigte sie ein Gegengutachten an. Kurz darauf lehnte die Gemeinde Bad Krozingen die von der Bürgerinitiative nochmals erwähnte West-Umfahrung des Ortes ab und bekräftigte erneut ihre Unterstützung für die Umfahrung Ost und damit der Schneckental-Trasse.

Und dabei befand sich das ganze Vorhaben noch in der Planungsphase! Passend dazu heißt es in einem Bericht der Badischen Zeitung vom 14. Januar 1982: „Nicht vor 1990 kann an den Ausbau der Bundesstraße 3 im Bereich Schallstadt/Bad Krozingen gedacht werden. Nach Darstellung von Staatssekretär Ernst Ludwig im Stuttgarter Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, hat der Bund entgegen den Wünschen

des Landes die früher geltende Dringlichkeitsstufe I nun in die Baustufen 1a (Baubeginn vor 1990) und Stufe 1b (Baubeginn nach 1990) gegliedert. Der Ausbau der B3 wurde der Baustufe 1b zugeordnet. ‚Damit ist die Realisierung der Maßnahme vom Bund erst nach 1990 vorgesehen‘, heißt es in einem Schreiben des Staatssekretärs an den Abgeordneten Gundolf Fleischer. Unabhängig davon aber werde Baden-Württemberg die Planung weiterbetreiben und auch die vom Petitionsausschuss geforderten Alternativuntersuchungen für die Schneckentalstraße in den nächsten Jahren vornehmen. Dem Land sei es nicht möglich gewesen, wird weiter betont, neben der Umgehung Freiburg-St. Georgen auch die Fortsetzung der B3 in den Vorschlag für den dritten Fünfjahresplan (1981 bis 1985) aufzunehmen. Aussagen über den Zeitraum nach 1985 habe das Land bei den vorhandenen finanziellen Unsicherheiten offenlassen müssen, unterstreicht Ludwig in seinem Brief.“

Während der Bürgerversammlungen im Jahr 1983 kam natürlich auch diese Problematik zur Sprache. In einem Bericht hierüber im Gemeinde-Anzeiger heißt es: „Selbstverständlich behandelten die Einwohner, die Gemeinderäte, Ortschaftsräte und der Bürgermeister in den Gesprächsrunden sehr ausführlich alle Verkehrsprobleme. Diese quälen vor allem den Kernort Bad Krozingen nach wie vor sowohl dringend wie auch ohne Aussicht auf schnelle und bequeme Lösung. So wird über die mögliche Verlegung der Bundesstraße 3 zwar weiter zäh verhandelt, doch eine konkrete Entlastung vom Durchgangsverkehr der Hauptstraße ist vorerst nicht zu erwarten.“

Ungeachtet aller Probleme trieb die Gemeinde die verkehrsrechtliche Planung weiter voran. Im Generalverkehrsplan von 1983/1984 wurde der Gemeinde empfohlen, den Ausbau der L 123 voranzubringen, sollte es bei der B3-Umfahrung keine Fortschritte geben. In der Abbildung ist der Planungsfall 3 dargestellt, der – wie schon in ältesten Planungen – eine Umfahrung östlich des Ortes vorsah.

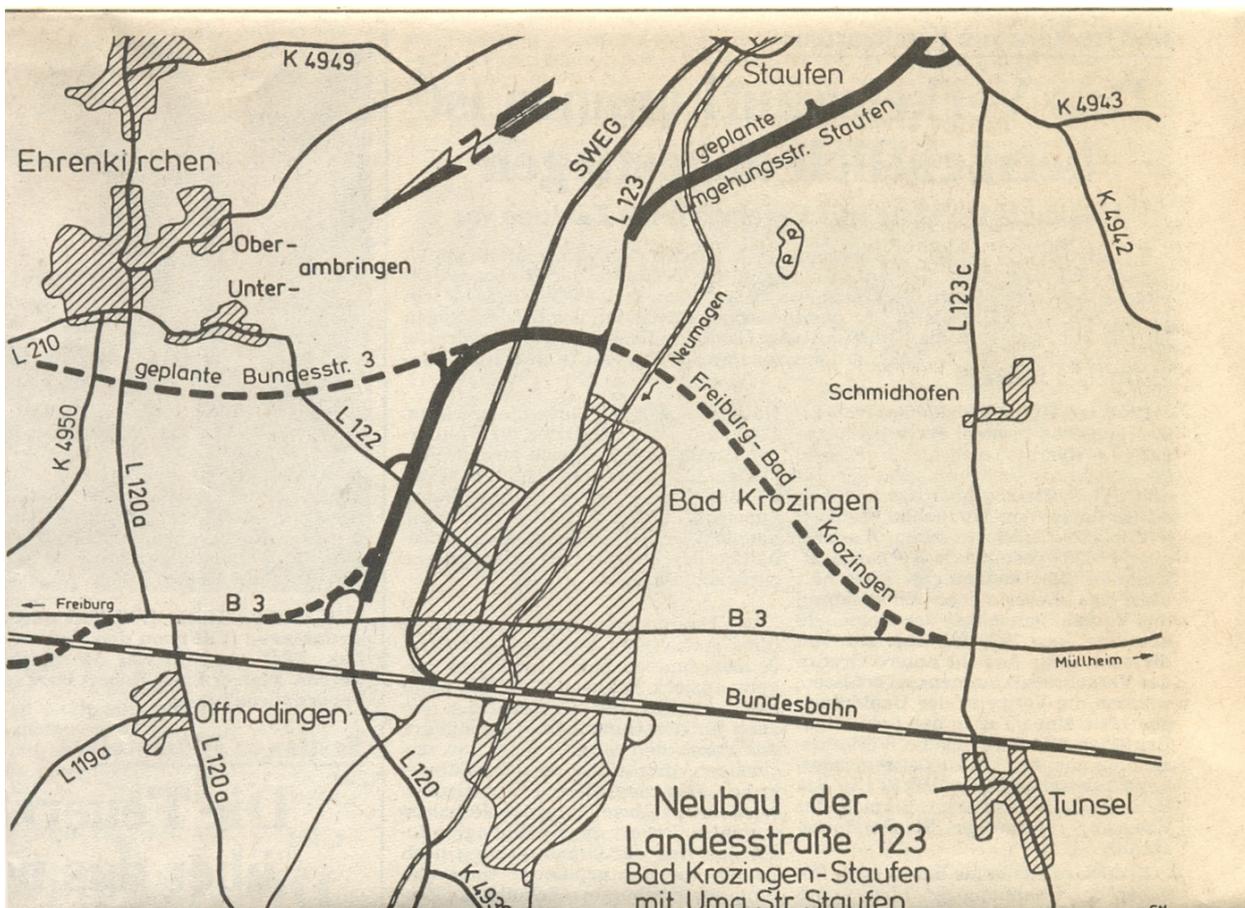


Abbildung: Stadtarchiv Bad Krozingen, C 665

Mitte der 1980er setzte beim Regierungspräsidium dann ein Meinungsumschwung ein. War man dort sehr lange Zeit ausschließlich für die Schneckentaltrasse eingetreten, sah man nun bei der Ausbautrasse, der sogenannten „Schlingenlösung“, die eine ortsnahe Umfahrung von Schallstadt und Norsingen vorsah, vom ökologischen Standpunkt her gesehene leichte Vorteile. 1985 legte sich dann das Regierungspräsidium endgültig auf die Schlingenlösung fest, während das Landratsamt weiterhin für die Schneckentaltrasse eintrat. In einer Stellungnahme des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald zur generellen Bestimmung der Linienführung der B 3 zwischen Schallstadt-Wolfenweiler und Bad Krozingen heißt es u. a: ... Es wird nicht verkannt, dass bei dem Vergleich der Trassen bei den Bewertungskriterien der Ökologie und des Landschaftsverbrauchs die Schlingenlösung den Vorrang haben muss. Diese Aussage ist aber bereits in dem umfangreichen Verkehrsgutachten aus dem Jahre 1984 festgeschrieben. Neue Erkenntnisse sind nicht ersichtlich. Auch wenn bei der neuen Bewertung richtigerweise festgestellt wurde, dass zwischen natürlicher und menschlicher Umwelt nicht getrennt werden kann, so bleibt doch die Abwägung weiter erhalten, ob zugunsten weniger Lärm- und Schadstoffbelastung ein substantieller Eingriff in die Umwelt durch Straßenbau in Kauf genommen werden kann oder nicht. Die bloße begriffliche Neuordnung beeinflusst die tatsächliche Gewichtung in keiner Weise. Nach nochmaliger Bewertung aller Kriterien kann sich deshalb für den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald aus diesen Gründen keine Veränderung der Priorität zugunsten der Schneckentaltrasse ergeben. Auch weiterhin wird dem Kriterium Lärm- und Schadstoffentlastung entsprechend dem Fall 3 hohes Gewicht beigemessen, so dass der Bau der Schneckentaltrasse als vorrangige Lösung beibehalten werden sollte.“ Dem gegenüber war die vom Regierungspräsidenten Nothelfer eingesetzte Arbeitsgruppe „zu der Ansicht gekommen, dass die Schneckentaltrasse nur bei einseitiger Bevorzugung der Gesichtspunkte Straßenbau und Lärmschutz leichte Vorteile habe, - dies aber zu Lasten von Natur und Landwirtschaft. Bei gleicher Berücksichtigung aller zehn Kriterien, die die Arbeitsgruppe zur Prüfung der Trassen herangezogen hat, zeigte sich dagegen die Schlingenlösung als die bessere. Dies verstärkte sich dann noch bei einer angemessenen Berücksichtigung von Naturhaushalt und Landwirtschaft.“

Dessen ungeachtet wurde im Mai 1985 auch bekannt, dass die Neutrassierung der B 3 innerhalb des Bundesverkehrsministeriums nicht mehr als vordringliches Bauprojekt angesehen wurde. Somit wäre der Baubeginn dieses Projektes, das die Region schon so lange beschäftigte, nicht vor dem Jahr 2000 zu erwarten gewesen. Allerdings bot das Ministerium den Länderkollegen noch Verhandlungen über die Bauprojekte an.

Das war natürlich keine gute Nachricht für die betroffenen Gemeinden und sie intervenierten bei den entsprechenden Behörden in Bonn und Stuttgart. In der Ausgabe vom 18. Juni 1985 berichtete die Badische Zeitung wie folgt: „In einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Dollinger sowie an den Stuttgarter Innenminister Dietmar Schlee hat der Bürgermeister und Kurdirektor von Bad Krozingen, Wolfgang Fuchs, auf die Dringlichkeit der Neutrassierung der Bundesstraße 3 im Süden von Freiburg hingewiesen. ‚Es ist für uns unverständlich, wieso in der Kosten-Nutzen-Analyse die Ortsumfahrungen von Schallstadt und Bad Krozingen im Zuge der B 3 einen so niedrigen Koeffizienten erreicht haben, dass die nach 1990 vorgesehenen Maßnahmen um weitere 10 Jahre verschoben werden sollen‘, teilt Wolfgang Fuchs in einem Brief mit, der auch von den Bürgermeistern Hanselmann (Schallstadt), Schüler (Ebringen), Ruch (Ehrenkirchen), Dammert (Merzhausen), Bitzenhofer (Au), Gerteiser (Sölden), Hermann (Bollschweil) und Birkle (Wittnau) mit unterzeichnet worden ist. Bürgermeister Fuchs erinnert Bonn und Stuttgart daran, dass der gesamte straßengebundene Nahverkehr und große Teile des Regionalverkehrs im Süden von Freiburg über die Bundesstraße 3 mitten durch die Wohngemeinden Schallstadt, Wolfenweiler und Norsingen sowie durch den Thermalkurort Bad Krozingen geführt werde. Bereits jetzt habe sich dieser Verkehr so verdichtet, dass ein Teil davon in das topographisch enge, dicht besiedelte Hexental ausweiche. Die jetzt vorgesehene Verzögerung der Neutrassierung der B 3 im Anschluss an die Straßenbaumaßnahmen auf der

Gemarkung der Stadt Freiburg erscheint den Bürgermeistern aus dem Breisgau und dem Hexental vor allem deshalb so unverständlich, ‚weil diese Maßnahmen abrupt in Wolfenweiler enden, aber gleichzeitig Verkehr bündeln und damit zusätzlich die B 3 in Richtung Süden belasten.‘ Man könne nicht am Rand der Stadt Freiburg den Verkehrsfluss erleichtern und beschleunigen, ohne dabei an die Verkehrsverdichtung in den direkt anschließenden Gemeinden zu denken. In dem Schreiben an die beiden Minister fordert Wolfgang Fuchs klare Entscheidungen und ein Planfeststellungsverfahren, wie dies nach annähernd 20jähriger Planungsarbeit und nach Abschluss verschiedener umfassender verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Untersuchungen zugesichert worden sei. Wolfgang Fuchs: ‚Alle weiteren Entwicklungen und Bautätigkeiten in unserem Raum hängen von diesen Entscheidungen ab.‘ Der Bad Krozinger Bürgermeister denkt dabei unter anderem an das anhängige Flurbereinigungsverfahren in Ehrenkirchen, mit dem man seit 15 Jahren wegen Unklarheit über den Verlauf der zukünftigen B 3 nicht weiterkomme...“

Der Gutachter der Bürgerinitiativen hielt durchaus die Schlingenlösung für deutlich besser als die Schneckentaltrasse, die seiner Ansicht nach, den damaligen Anforderungen an eine Entlastungsstraße nicht entsprach. Allerdings war er auch von der Schlingenlösung nicht vollständig überzeugt und regte erneut die von den Bürgerinitiativen bereits Ende der 1970er Jahre vorgeschlagene Variante einer Trassierung entlang der Bahnlinie verbunden mit einer Westumfahrung Bad Krozingsens an. Der Planungsbehörde wurde die Vermischung von Sachfragen mit politischen Entscheidungen vorgeworfen. Diese habe die Möglichkeit der Bahnlinientrassierung nie wirklich geprüft und wäre somit dem Auftrag des Petitionsausschusses nicht nachgekommen. Inzwischen waren über 25 Jahre seit den ersten Überlegungen hinsichtlich der B 3 vergangen. Und noch immer war das Linienbestimmungsverfahren nicht durchgeführt. Und ist es auch bis zur heutigen Zeit nicht. Ende 1985 machte dann das Innenministerium Baden-Württemberg deutlich, dass um den geplanten Neubau der B 3 baldigst auf den Weg bringen zu können, es vordringlich sei, dass sich die betroffenen Gemeinden und Träger öffentlicher Belange schnell und geschlossen für eine der untersuchten Trassen aussprechen. Da in absehbarer Zeit mit der Realisierung der B 3-Umfahrung Bad Krozingsens nicht gerechnet werden konnte, wurde nun der Ausbau der L 123 weiter verfolgt. Die Überlegungen hierzu reichten schon die 1970er Jahre zurück. Der Ausbau der L 123 sollte sowohl Bestandteil der Schlingenlösung als auch der Schneckentaltrasse sein. Gegen diese Planungen legte der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) in einer, letzten Endes erfolglosen Stellungnahme vom Januar 1988 scharfen Protest ein. Im Laufe der 1980er Jahre wurde dieses Vorhaben unabhängig von der B 3-Umfahrung vorangetrieben. So heißt es u. a. in einem Bericht der Badischen Zeitung vom 19. März 1987: „Der Thermalkurort Bad Krozingen rechnet noch in diesem Jahr mit der Verlängerung des Autobahnzubringers (L 123 neu) in Richtung Staufen. Die anhängige Straßenbaumaßnahme bezeichnete Bürgermeister und Kurdirektor Wolfgang Fuchs als ein ‚Projekt von existenzieller Bedeutung für die Kurgemeinde‘, die durch den starken Durchgangsverkehr deutliche Wettbewerbsnachteile hinnehmen muss. Nachdem noch auf Jahre hinaus hinsichtlich der Verlegung der Bundesstraße 3 keine Lösung abzusehen sei, wolle Bad Krozingen nun alles daran setzen, um mit dem Weiterbau des Autobahnzubringers die Lärm- und Abgasprobleme durch den Autoverkehr zu entschärfen. Der vom Regierungspräsidium vorgelegten Straßenplanung stimmte der Gemeinderat am Montag im Grundsatz zu. Ein offizieller Beschluss soll in einer späteren Sitzung erfolgen... Derzeit sei die B 3-Planung nicht mehr akut, da weder die Schlingenlösung noch die Schneckentaltrasse mehrheitlich von den betroffenen Bürgern mitgetragen werde...“ Während dieser Zeit wurde auch die Umfahrung Freiburg-St. Georgens realisiert und am 17. November 1987 eingeweiht. Nachdem der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 14. September 1987 der Linienführung zugestimmt hatte, wurde am 18. Oktober 1989 vom Regierungspräsidium Freiburg der Neubau der L 123 Bad Krozingen-Staufen mit Anbindung der K 4982 planfestgestellt. Im August 1991 begannen schließlich die Bauarbeiten die im November 1994 beendet waren. Und somit war eine erste, wenn auch nur kleine, Umfahrung realisiert worden.

Die Gemeinde Bad Krozingen verband damals mit der Eröffnung der Ausbaustrecke der L 123 die Hoffnung, dass nun auch die große B 3-Umfahrung zügig in Angriff genommen würde.

Und tatsächlich ging es dann in den Folgejahren endlich mit der Realisierung voran. Im Januar 1999 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und im Juni 2001 abgeschlossen. Problematisch war indes noch die fehlende Finanzierung des Projektes. Zum 01. Januar 2005 war indes die LKW-Maut eingeführt worden und die hieraus geschaffenen Einnahmen wurden vom Bund gezielt zur Verbesserung des Verkehrsnetzes eingesetzt. Und somit konnte im November 2005 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Fast genau 50 Jahre nach dem Gemeinderatsbeschluss von 1959 fand am Montag, dem 20. Juli 2009, um 11.00 Uhr, die feierliche Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Bad Krozingen im Zuge der B 3 statt. Diese für den Ort so ungemein wichtige Baumaßnahme ist es wert, in technischer und finanzieller Hinsicht genauer dargestellt zu werden....

Technische Daten

Baulänge B 3 neu einschließlich Kreisverkehrsanschlüsse	3,8 km
Baulänge Wirtschafts- und Radwege	4,6 km
Brückenbauwerke	5
Durchlässe	2
Lärmschutzwall H = 5,5 m (Stadt Bad Krozingen)	300 m
Bodenbewegung	78.000 m ³
Entwässerungsrohrleitungen	3.600 m ³
Betonitabdichtung	13.000 m ³

Baukosten

Erd- und Straßenbau	3.490.000 €
Anschluss Nord	1.500.000 €
Brücken	2.370.000 €
Ausstattung und Sonstiges	250.000 €
Bepflanzung und Ausgleichsmaßnahmen	120.000 €

Fazit: Statt der großen Lösung „Neubau der B 3 zwischen Wolfenweiler und Bad Krozingen“ wurde in mehreren kleinen Schritten die Straßenführung in der Region verändert, die alle unabhängig voneinander verwirklicht wurden. Und dabei ist die große Streitfrage der 1970er und 1980er Jahre immer noch nicht geklärt, nämlich die der Trassenführung, ob nun Schneekentaltrasse oder Schlingelösung.

Der erst kürzlich erfolgte Umbau der B3 hat das Erscheinungsbild in der Ortsmitte verändert, was an den Abbildungen deutlich zu sehen ist.



Quellenverweise Stadtarchiv Bad Krozingen:

- Krozingen 45 / Krozingen 47 / Krozingen 69
- ZAS 202
- C 319 / C 434 / C 665 / C 668 / C 672
- D 451 / D 716
- Stadtzeitung Bad Krozingen

© September 2013, Stadtarchiv Bad Krozingen