

Gemeinsame Resolution der Initiativen und Verbände:

**PRO Basistunnel e.V.
Optimale Verkehrslösung Waldshut
Basistunnel statt Bergtrasse
Initiative Umfahrung Laufenburg-Luttingen
Vertretung der BLHV - Landwirte
BUND - Ortsgruppen Albruck, Dogern, Waldshut**

„Strategieplan für eine leistungsfähige Verkehrsverbindung und Umfahrung von Waldshut“

Um die Infrastruktur der Region zu verbessern und zukunftsfähig zu machen, bedarf es dringend einer leistungsfähigen und durchgängigen Straße entlang des Hochrheins. Diese muss alle Anforderungen hinsichtlich des Verkehrsnutzens, des Schutzes von Umwelt, Natur und Mensch nach heutigem Standard erfüllen.

Um eine verkehrliche Perspektive für die Region zu erhalten, sind deshalb folgende Maßnahmen, speziell im Abschnitt Hauenstein-Tiengen, zu ergreifen:

- 1. Sofortiger Neubau der Abfahrt Hauenstein/Albruck und Realisierung der Umfahrung Waldshut in Form einer ausbaubaren Zwischenlösung.**
- 2. Umsetzung von regional schnell wirksamen Verkehrslösungen:
Eine Weiterführung durch die Schweiz als Hochrheinautobahn ist nicht realistisch und kann daher nicht abgewartet werden.**
- 3. Die weiteren Planungen müssen den Bedürfnissen der Menschen, sowie dem Erhalt der natürlichen Ressourcen Landschaft und Fläche Rechnung tragen.**
- 4. Die bisher getroffene Trassenentscheidung Hauenstein–Tiengen erfolgte auf der Grundlage eines fachlich unzureichenden und tendenziösen Gutachtens durch das Büro Durth Roos Consulting. Die Vorentscheidung des Regierungspräsidiums kann nicht anerkannt werden.**
- 5. Die Weiterführung der Trasse östlich von Hauenstein muss alle Varianten offen halten.**

Eine ausführlichere Darlegung der oben genannten Punkte finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Waldshut, im Februar 2008

Verteiler: Bundesministerium für Verkehr / Ministerpräsident Günther Öttinger / Innenministerium Baden-Württemberg / Regierungspräsidium Freiburg / Landrat Tilman Bollacher
Regionalverband Hochrhein-Bodensee / MdB Rita Schwarzelühr-Sutter / MdB Thomas Dörflinger
MdL Alfred Winkler / MdL Peter Straub
Bürgermeister und Gemeinderäte von Albruck, Dogern und Waldshut-Tiengen

Die zu ergreifenden Maßnahmen im Detail

1. **Sofortiger Neubau der Abfahrt Hauenstein/Albruck und umgehende Realisierung der Umfahrung Waldshut in Form einer ausbaubaren Zwischenlösung (2+2)***

Weitere zeitliche Verzögerungen sind nicht mehr hinnehmbar. Diese kritischen Streckenabschnitte müssen vorgezogen werden. Mit einer „etappierbaren“ Trassenkonzeption können die beiden Problempunkte vorrangig verkehrlich wirksam entlastet werden.

2. **Umsetzung von regional schnell wirksamen Verkehrslösungen: Eine Weiterführung durch die Schweiz als Hochrheinautobahn ist nicht realistisch und kann daher nicht abgewartet werden.**

Eine Umfahrung von Waldshut in Form einer Autobahn (4+2)** weist sowohl als Berg- als auch als Taltrasse überdurchschnittlich hohe Kosten von ca. 500 Mio. € (laut RP-FR 12/2007) auf. Die gleichzeitig fehlende großräumige Netzwirkung führte dazu, dass dieser Abschnitt in der Prioritätenliste des Landes nach hinten rutschte. Nur wenn tatsächlich eine großräumige Verbindungsfunktion garantiert ist, kann weiter an der Autobahnlösung festgehalten werden.

Daher sollten nur noch Trassenvarianten untersucht werden, welche bereits vor einem Autobahn-Vollausbau leistungsfähige Zwischenlösungen* ergeben. Die B34 - Umfahrungen von Albruck und Dogern können in einen vierspurigen Ausbau mit einbezogen werden. Die dafür deutlich niedrigeren Kosten erhöhen die Chancen der Finanzierung und damit einer schnellen Realisierung.

Dieses Vorgehen hat sich bereits bei der B31 zwischen Singen-Lindau (ehemals als A98-Teilstück geplant) und der, aktuell zur Bundesstraße zurückgestuften Umfahrung Lauchringen, bewährt.

Die Fachhochschule Muttenz hat für den Abschnitt Hauenstein – Waldshut vergleichbare Lösungen ausgearbeitet und bereits 2006 vorgestellt. Sie sollten in die Planungen mit einbezogen werden.

3. **Die weiteren Planungen müssen den Bedürfnissen der Menschen, sowie dem Erhalt der natürlichen Ressourcen Landschaft und Fläche Rechnung tragen.**

Die Variante „Bergrasse“ des Abschnitt Hauenstein-Tiengen führt durch eine sensible Kulturlandschaft, liegt im „Naturpark Südschwarzwald“ und ist im Bundesverkehrswegeplan als „besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag“ ausgewiesen. Eine Vorratsplanung für eine (theoretisch) mögliche 4-spurige Autobahn quer durch eine unter Schutz stehende, zusammenhängende Natur- und Kulturlandschaft, entspricht nicht mehr den heute geltenden Anforderungen bezüglich der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes und des Erhalts der natürlichen Ressourcen Landschaft und Fläche (EU-Richtlinien).

Der verkehrliche Nutzen einer Linienführung auf dem Berg ist gering, da die Talorte mit ihren Industriegebieten nicht bedient werden und Waldshut nicht entlastet wird.

4. Die Vorentscheidung des Regierungspräsidiums für die Bergtrasse kann nicht anerkannt werden.

Die Entscheidung erfolgte auf der Grundlage eines fachlich unzureichenden und als tendenziös einzuordnenden Auftragsgutachtens durch das Büro Durth Roos Consulting und einer voreingenommenen Vorgehensweise der damals verantwortlichen Planer zu Gunsten der Bergtrasse.

Eine Analyse des Gutachtens ergab, dass vorhandene und grundlegende amtliche Untersuchungsergebnisse zu Gunsten einer Taltrasse unberücksichtigt blieben (u.a. UVS 1995, MBS–Südtrasse Waldshut 2003). Weiter wurde laut Auskunft des Umweltdezernats beim Regierungspräsidium Freiburg keine Stellungnahme eingeholt, obwohl der Streckenabschnitt 98.8 einen „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ beinhaltet.

Die Entscheidung welche Trasse gewählt wird, muss sich aus den Fakten und Erfordernissen ergeben. Insofern kann die im Dezember 2006 vom Regierungspräsidium getroffene Vorentscheidung nicht anerkannt werden und nicht als Grundlage für den RE-Entwurf dienen.

5. Die Weiterführung der Trasse östlich von Hauenstein darf keine Vorentscheidung für eine Berg- oder Taltrasse darstellen.

Der vorgesehene Anschlussknoten Albbruck südlich von Schachen, ermöglicht keine praktikable Lösung zur Beseitigung des Gefahrenpunktes Hauenstein. Der Zubringerverkehr zu diesem Knoten würde durch den Ort Albbruck geleitet, bzw. es müsste eine neue Zubringerstraße gebaut werden. Auch ist der Umweg und der Höhenunterschied zur B34 zu groß, als dass er vom Verkehr angenommen würde.

Nur mit einer Verschiebung des Anschlussknotens westlich des Mühlbachs, in den Bereich der K6542, wird eine direkte verkehrsgünstige und trassenneutrale Anbindung (Abfahrt Albbruck / Tunnel „Albert“) an die B34 möglich.

Um das gemeinsame Ziel einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen Hauenstein und Tiengen zu erreichen, bieten wir weiter unsere Zusammenarbeit mit allen beteiligten Behörden und Kommunen an. Diese Zusammenarbeit muss fachlich, kooperativ und zweckmäßig sein und auf Vertrauen und Ehrlichkeit basieren.

*) (2+2) = 2-spurige A98 (halber Ausbau der A98) im Verbund mit der B34 auf gemeinsamer Trasse als Zwischenlösung

**) (4+2) = 4-spurige A98 und B34 auf jeweils getrennten Trassen