



DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT BADEN-BADEN

4. August 1989

Herrn
Stadtrat
Werner Schmoll
Rheinstraße 6

7570 Baden-Baden

B 500 neu u. a.

Sehr geehrter Herr Stadtrat Schmoll,

Ihr Schreiben vom 24. Juli dieses Jahres ist mir zugegangen. Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen werden inzwischen in der Stadtverwaltung geprüft.

Lassen Sie mich einige grundsätzliche Vorbemerkungen machen.

Die kürzliche Grundsatzverhandlung beim Regierungspräsidium hat als Ergebnis das erbracht, was zwischen Regierungspräsidium und Stadtverwaltung bereits vor dem Gemeinderatsbeschuß vom 1. Juni 1988 erarbeitet war und der Gemeinderatsbeschußfassung praktisch zugrundegelegt worden ist.

Es war notwendig geworden, daß das Bundesverkehrsministerium unmittelbar und mittelbar über das Innenministerium sich eingeschaltet hatte, damit die Dinge wieder auf den Stand vor der Gemeinderatssitzung und auf die Grundlage unseres Generalverkehrsplanes geführt werden konnten.

Einige wesentliche Punkte darf ich andeuten, dies im voraus; denn die nach den Ferien erfolgende Unterrichtung des Gemeinderats wird dies wiederholen: Der Tunnel ist heute und in der nächsten Zukunft eine Gemeindestraße und steht im Eigentum der Stadt. Der Bund behält in seinem Eigentum die bisherige Trasse vom Alten Bahnhof über die Lange Straße, Luisen- und Lichtentaler Straße bis zur Maximilianstraße. Die Stadt gestattet aber dem Bund (ohne Widmung) den Verkehr der Bundesstraße 500 durch den Tunnel zu führen und gestattet gleichzeitig der Stadt, auf der einstweilen im Eigentum des Bundes verbleibenden Strecke Lange-, Luisen- und Lichtentaler Straße straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen und Umbaumaßnahmen auszubringen. Der immer wieder einmal aufgetauchte Gedanke, ob der Bund den Tunnel übernimmt und damit vielleicht auf eine B 500 neu überhaupt verzichtet, ist vorerst nicht aktuell. Die Planung einer B 500 neu ist Gegenstand des Bundeswegeplanes und damit Gesetz. Daß diese Planung durch die heute notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung schwieriger wird und der Bau einer solchen Straße aufwendiger werden wird, hat nichts mit der gesetzlichen Fixierung dieser Straße zu tun. Der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums hat in der Verhandlung beim Regierungspräsidium ausdrücklich betont, das Bundesverkehrsministerium habe Gesetze auszuführen und sei deswegen gehalten, an der B 500 neu weiterzuarbeiten und wolle dies auch voranbringen. Die Verhandlung beim Regierungspräsidium hat indessen eine weitere Klarstellung erbracht. Ungeachtet der Trasse einer B 500 neu kann mit dem Bund gesprochen werden über eine Übernahme des Tunnels in das Eigentum des Bundes (Umwidmung), dies aber erst und frühestens nach der sogenannten "Ausfinanzierung", d. h. frühestens 1992/93. Ihr Vorschlag den Zubringer betreffend, war von mir zunächst mißverstanden worden. Ich war davon ausgegangen, Sie wollen die Verkehrsfläche im

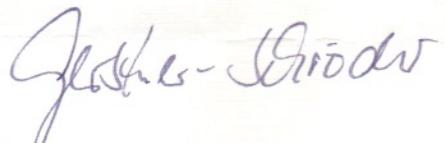
Zubringerbereich verdoppeln. Ihr Vorschlag geht in Wirklichkeit auf eine umfassende Lärmschutz- und Vergrünungsmaßnahme. Es gibt keinen Zweifel, daß es ideal wäre, wenn man den Zubringer ein Stockwerk tiefer legen könnte und wenn damit die heutige Verkehrsfläche des Zubringers zur Grünfläche würde. Alle Folgen des Zubringers, der die Weststadt mit einzelnen Teilen zerschnitten hat, wären aufgehoben. Ob eine solche Möglichkeit in der Zukunft entsteht, ist sicher eine offene Frage. Überlegungen zu Ihrem Gedanken planerischer und kostenmäßiger Art werden aber angestellt werden.

Ich habe einige Teile aus der Besprechung mit dem Regierungspräsidium unter Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums und des Innenministeriums vorweggenommen und Ihnen eine Vorweginformation gegeben. Ich darf aber der Ordnung wegen verweisen auf die eigentliche Information, die ich nach Ferienabschluß geben werde.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Walter Carlein
(nach Diktat verreist)

Für die Richtigkeit:


(Gerstner-Schröder)