

# Gibt es Neuaufgabe der Trassendiskussion?

## Direktanbindung des Baden-Airpark würde 25,2 Millionen Euro kosten / Naturschutz teuer

Von unserem Redaktionsmitglied  
Bernd Kappler



UMGEBEN VON WALD, der in einem so genannten FFH-Gebiet liegt, wird die direkte Anbindung des Baden-Airpark an die Autobahn schwierig. Auf über 25 Millionen Euro wird die bislang favorisierte Trasse geschätzt. Die Straßenbaukosten sind dabei die geringsten. Foto: pr

werden. Aus Sicht der Kreisverwaltung wäre das Projekt finanziell zu schultern, weil, so die Rechnung, von der Gesamtsumme nur 2,5 Millionen Euro aus dem Kreishaushalt beigesteuert werden müssten.

Vom Abzweig der L 80 bei Leiberstung bis zum Victoria-Boulevard müsste der Landkreis als Bauherr eigentlich 17,5 Millionen Euro

schultern. Davon werden 2,5 Millionen Euro für eine Grünbrücke abgezogen, die laut Regierungspräsidium nicht erforderlich sei.

Für die restlichen 15 Millionen Euro seien Zuschüsse in Höhe von 68 Prozent zu erwarten. Zu den dann verbleibenden 4,8 Millionen zählt der Kreis 1,2 Millionen Euro für naturschutzrechtliche Freiwilligkeitsleistungen hinzu und

folgt die Annahme, dass zwei Drittel der dann sechs Millionen Euro von der Region getragen werden. Wer darunter zu verstehen ist und an welche Verteilung gedacht wird, geht aus der Vorlage ebenfalls nicht hervor.

Hinzu kämen Planungskosten von 500 000 Euro, woraus sich der Eigentanteil von 2,5 Millionen Euro ergibt.

**Rheinmünster/Rastatt.** Die Anbindung des Baden-Airpark ist dabei, hauptsächlich zu einem Naturschutzprojekt zu werden. Das geht jedenfalls aus dem schriftlichen Zwischenbericht der Kreisverwaltung hervor, der am kommenden Dienstag im Ausschuss für Umwelt, Bau und Planung des Kreistags auf der Tagesordnung steht. Fazit: Die naturschutzrechtlichen Hürden, die bei einer Durchschneidung der so genannten FFH-Gebiete östlich des Sölinger Flughafens stehen, sind enorm (siehe auch Südwestecho).

Erstmals erfährt die Öffentlichkeit auch, um welche Trassen es sich handelt, die untersucht worden sind. Neben der favorisierten Trasse I, die vom neuen Autobahnanschluss bei Sinzheim-Halberstung direkt auf das Terminal des Flughafens zuführen würde, gibt es noch sechs weitere Trassen.

- Variante II: Eine Verbindung zwischen L 85 östlich von Schwarzach am Airpark vorbei bis zur B 36 nördlich von Hügelsheim.
- Variante III: Wie Variante II aber nur nördlich von Hügelsheim zwischen dem Ort und der Hochfeldsiedlung durch zum Airpark.
- Variante IV: Wie Variante II, aber von Süden nur bis zum Airpark.
- Variante V: Von einem neuen Autobahnanschluss näher an der Anschlussstelle Baden-Baden aus an der Hochfeldsiedlung vorbei zum Airpark.
- Variante VI: Wie Variante V, jedoch ohne neuen Anschluss an die Autobahn direkt vom „Kleeblatt“ Baden-Baden aus.

Favorisiert wird die Variante I, weil sie am wenigsten Natur zerschneiden würde und die größte Entlastung für die Umlandgemeinden mit sich bringen würde. Allerdings: Ein Kostenvergleich mit den anderen Varianten ergibt sich aus den Unterlagen nicht.

Das Ergebnis der Prüfung, so die Mitteilung aus dem Landratsamt, sei zwischenzeitlich mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe erörtert worden.

Dort werde das Vorhaben nach wie vor als „kritisch, aber machbar“ eingestuft. Eine abschließende Beurteilung könne jedoch ohne ein Planfeststellungsverfahren nicht gemacht