

Hier ist in Richtung Mühlegrün die Verschwenkung hin zur Bahntrasse dargestellt.

Visualisierungen: Regierungspräsidium Freiburg

Umfahrung sorgt für volle Halle

Regierungspräsidium informiert in Haslach über Planungen / Umsetzung wird noch lange dauern

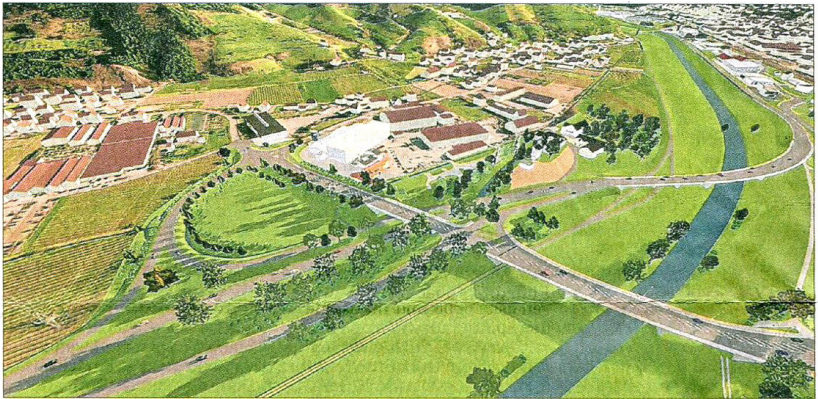
Wie sehen die aktuellen Pläne für eine Haslacher Ortsumfahrung aus: Die Vorstellung des Regierungspräsidiums Freiburg sorgte am Mittwochabend für eine proppenvolle Stadthalle. Gekommen waren dabei auch viele Interessierte aus der gesamten Region.

VON LARS REUTTER

Haslach. Das Regierungspräsidium (RP) Freiburg informierte am Mittwoch um 18.30 Uhr in Haslach über den aktuellen Planungsstand zur B33-Ortsumfahrung. In einer 3D-Visualisierung wurden die baulichen Maßnahmen und deren Einbindung in die Landschaft dargestellt. Zudem ging es auch um die Themen Hochwasserschutz, Lärmschutz und Landschaftsplanung inklusive Artenschutz. Das RP rechnet damit, dass durch die Umfahrung eine 62-prozentige Entlastung erzielt werden kann. Als Alternative kam auch ein Tunnel zur Sprache.

Abgesehen von einer dreispurigen Brücke ist die Umfahrung mit einer Gesamtlänge von 3,66 Kilometern komplett zweispurig geplant. Für die gesamte Strecke soll Tempo 80 gelten, der Lärmschutz aber dennoch für Tempo 100 ausgelegt werden.

Die Zweispurigkeit führe zu einem geringeren Flächenverbrauch, sagte Haslachs Bürgermeister Philipp Saar in einem Vorgespräch mit der Presse. Dabei bezeichnete er die Pläne als „wirklich gute Lösung, bei der viele mitgehen könnten“. Und auch Stadtbaumeister Clemens Hupfer fand, dass nach „jährhelangem Ringen eine sehr gute Kompromisslösung“ gefunden worden sei, die viele Wünsche Haslachs berücksich-



Hier ist aus Richtung Offenburg kommend der Anschluss West dargestellt. Die neue Umfahrungsstraße ist die Mittlere. Über die alte Brücke (vorne) geht es in den Haslacher Ortskern.

tige. Als Beispiele führten sie neben der Zweispurigkeit auch das Heranrücken der Brücke im Westen, die Saar als nicht zu wuchtig ansieht, und nicht zuletzt den Verzicht auf eine Brücke im Osten an. Dort soll es stattdessen eine sogenannte Troglösung – also eine Unterführung der Bahnleihe geben.

Schutz vor HQ 100

Als großes Plus sehen die beiden auch die Integration des Hochwasserschutzes in die Straßenplanung an. Ohne die Straßenthematik hätte es die Planungen dafür längst nicht so schnell gegeben, berichteten sie aus Gesprächen mit dem RP. Bei einer Umsetzung wäre man vor einem HQ 100 sicher – also einem Hochwasser, das statistisch gesehen alle 100 Jahre auftritt. Zum Vergleich die Hochwasser-Ereignisse von 1990 und 1991 waren ein HQ 35.

Nötig sind für den Schutz unter anderem eine Versetzung des Damms bei Schnelllingen und im Bereich Herrenberg in Richtung der Wohnbebauung, der Rückbau des Schnellinger

Wehrs, der Bau einer kleinen Hochwasserschutzmauer unweit der Archebrücke entlang der Straße und eine Dammertüchtigung beim Mühlegrün.

Wo immer es nach dem Berechnungen nötig ist – damit aber nicht überall –, sollen zwei Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund einem Kilometer oder passiver Lärmschutz kommen. Bei den Berechnungen ging man im Prognosejahr 2040 von täglich 19740 Autos und 20 Prozent Schwerverkehr auf der Umfahrung aus. 12000 Fahrzeuge sollen 2040 nach der Prognose durch die Gemeinde fahren.

Neue Fußgängerbrücke

Die Fußgänger- und Fahrradbrücke, die statt der maroden Arche Brücke kommen soll, entspricht nach jetzigem Planungsstand aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht ganz den Richtlinien für Barrierefreiheit. Diese wäre bei einer Steigung von sechs Prozent gegeben, während die Brücke neun Prozent aufweist. „Das ist dort die praktikabelste Lösung“, finden Saar und Hupfer.

Kommen soll auf jeden Fall ein Radweg in Richtung Hausach, wo dieser genau verlaufen soll, ist aber noch zu klären. Eine gravierende Änderung gegenüber dem Status quo wäre im Bereich des ehemaligen Sägewerks der geplante Wegfall der Autofahrt ins Mühlegrün.

Der Bürgermeister machte im Vorgespräch auch deutlich, dass er die Pläne möglichst bald im Gemeinderat zur Diskussion stellen möchte. Im Falle einer Zustimmung wür-

den aber bis zur Fertigstellung mindestens noch zwölf Jahre ins Land gehen.

Tunnel viel teurer

Auch weil ein Tunnel nach den Berechnungen des RP mit 200 Millionen Euro rund 120 Millionen Euro teurer wäre als die Umfahrung, lauten aus der Sicht Saars die Alternativen: „Oberirdisch oder nichts.“

INFO: Über die Infoveranstaltung sowie die Wortmeldungen werden wir morgen weiter berichten.

TV Ein Video zu diesem Thema finden Sie unter: www.bo.de/videos | Videocode: MZFZ

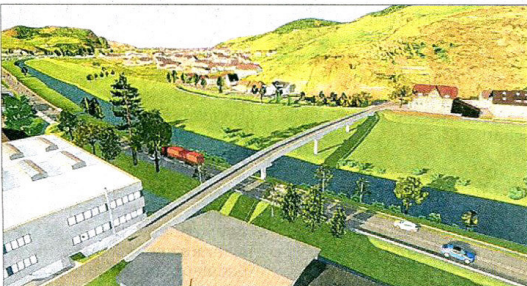
INFO Eine Bildergalerie mit weiteren Visualisierungen unter: www.bo.de | Webcode: 5EF9

INFO Infos und Video der Strecke vom RP: www.bo.de/J9c

STICHWORT

Experten vor Ort

- **Abteilungsleitung RP:** Claus Walther
- **Projektleitung RP:** Kai Steinborn
- **Straßenplanung:** Rudolf Martin (Büro RS Ingenieure)
- **Ingenieurbauwerke:** Pascal Dresen (RP), Franz Doll (RS Ingenieure)
- **Landschaftsplanung:** Oliver Schmidle (RP), Gunnar Hienz (Ingenieurbüro Emch und Berger)
- **Hochwasserschutz:** Thomas Fleischhacker (RP) Jan Queißer (Ing. Büro Queißer/Gschwandtl)



Eine Fußgänger- und Fahrradbrücke ist anstelle der Arche Brücke geplant. Auf dieser könnten auch Autos fahren.