

„Wenn wir weiterkommen wollen, dann ist das nur mit der modifizierten Bündelungstrasse möglich“

Regierungspräsidium macht bei Infoveranstaltung zur B33-Umfahrung deutlich: Eine Tunnellösung hat aus Kostengründen keine Chance

Haslach (ag). Obwohl eng be-
stuhlt war, reichten die Sitzplätze
in der Stadthalle bei weitem
nicht für alle Besucher. So groß
war der Andrang bei der Informa-
tionsveranstaltung des Regie-
rungspräsidiums (RP) Frei-
burg zur B33-Ortsumfahrung.
„Zweieinhalb Jahre wurde mit
allen Beteiligten intensiv gear-
beitet und nach Wegen gesucht“,
betonte Bürgermeister Philipp
Saar bei seiner Begrüßung als
Hausherr. Aufgabenstellung sei
dabei auch gewesen: Was lässt
sich tatsächlich umsetzen? Das
Ergebnis stellten an dem Abend
Fachleute des Regierungspräsi-
diums vor.

Vorgestellt wurde die sogean-
nte Entwurfsplanung, die
erst noch von den Ministerien
abgesegnet werden muss. Gibt
auch der Gemeinderat grünes
Licht, hat im Planfeststellungs-
verfahren jeder die Möglichkeit,
sich einzubringen und Beden-
ken zu äußern. Erst dann geht
es an die detaillierte Ausfüh-
rungsplanung. Für beide Schrit-
te setzt das RP jeweils drei Jahre
an. Der eigentlichen Bau wird
nicht zuletzt wegen der Hoch-
wasserschutzmaßnahmen mit
rund fünf Jahren veranschlagt.

Insgesamt wird die Umfah-
rung eine Gesamtlänge von
3,66 Kilometer haben, zwei
Anschlussstellen, zwei Lärm-
wände sowie zehn sogenannte
Ingenieurbauwerke. Das sind
beispielsweise Brücken. Die

Baukosten belaufen sich nach
jetzigem Stand auf rund 79 Mil-
lionen Euro. Die jährlichen Be-
triebskosten liegen bei 70.000
Euro pro Jahr. 2018 wurde auf
der jetzigen B33 eine Verkehrs-
belastung von 26.500 Kraftfahr-
zeugen in 24 Stunden gemessen.
Für das Jahr 2040 werden
31.800 auf dem Bestandsnetz
prognostiziert. Sollte die Um-
fahrung in der jetzigen Form re-
alisiert werden, wird diese laut
Prognose 19.740 Kraftfahrzeuge
in 24 Stunden aufnehmen. Das
wäre für die Bestandsstraße eine
Entlastung von 62 Prozent.

Hinsichtlich des Hochwasserschutzes
wurde seitens des RP
betont: „Einen absoluten gibt es

nicht.“ Geplante Änderungen
im Zuge der Umfahrung sind
Dammertüchtigungen, Neubau
einer Hochwasserschutzmauer,
Wehrumbau in der Riegelzone
einschließlich einer Vorlandan-
passung. So wird beispielsweise
durch den Rückbau des Schnel-
linger Wehres die Fließkraft der
Kinzig erhöht. Dadurch wäre
ein mögliches Überflutungsge-
biet automatisch deutlich klei-
ner. Mit den Maßnahmen wäre
die Situation bei einem 100-jäh-
rigen Hochwasser laut RP im
Vergleich zu heute deutlich ver-
bessert.

In Sachen Artenschutz sind
durch die Umfahrung am An-
schluss West und in der Kinzig

Vögel, Reptilien, Heuschrecken
und Tagfalter betroffen, durch
Fließwässerquerungen Fleder-
mäuse und beim Anschluss Ost,
im Wald und Waldrand Amphi-
bien, Haselmäuse und Graui-
reher. Durch die Beachtung
von Fortpflanzungs- und Ru-
hezeiten, Erhalt artspezifischer
Lebensräume, Schutzmaßnah-
men, Vergrämung sowie einer
Überflughilfe für Fledermäuse
sollen negative Folgen vermie-
den beziehungsweise minimiert
werden. Weiter gibt es verschie-
dene Ausgleichsmaßnahmen.

In der Fragerunde ging es
teilweise sehr in Details. Nicht
alles konnte beantwortet wer-
den, zumal die Planung ja noch

nicht abgeschlossen ist. „Wir
werden entsprechende Maß-
nahmen treffen“, wurde mehr-
fach auf das Planfeststellungs-
verfahren verwiesen.

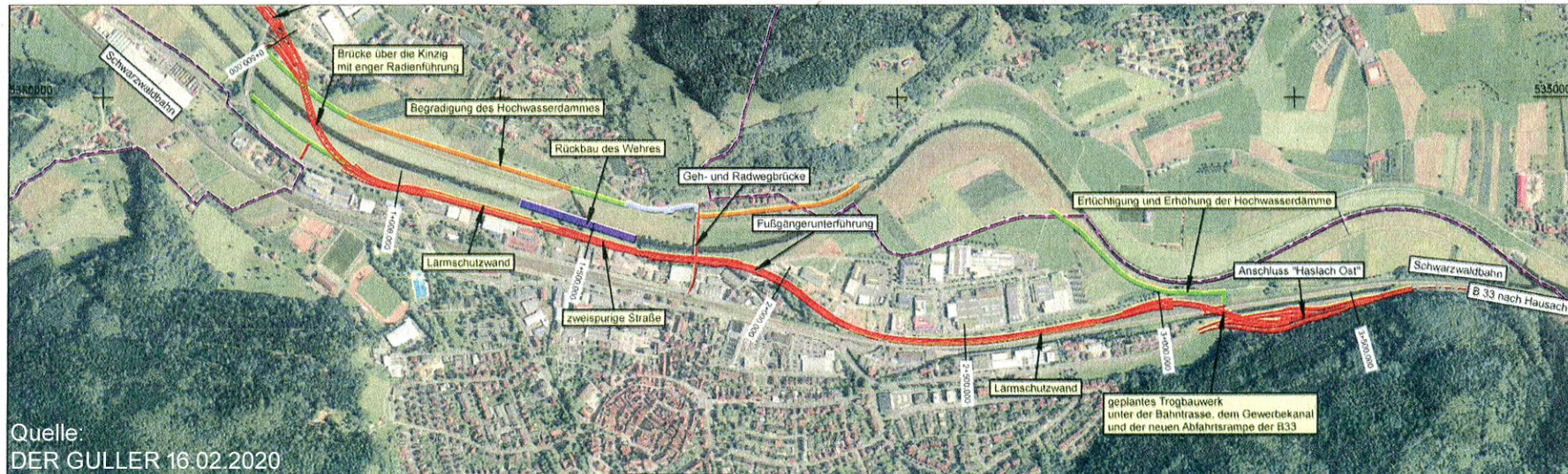
Kritisiert wurden von Besu-
chern unter anderem fehlende
Radwege und vor allem die Aus-
führung der Arche-Brücke für
Fußgänger und Radfahrer mit
einer Steigung von neun Pro-
zent. Eine so steile Steigung ist
nicht barrierefrei. Um eine Bar-
rierefreiheit herzustellen, wären
aufwändige Maßnahmen not-
wendig, was laut RP nicht wirt-
schaftlich, sprich zu teuer ist.

Und natürlich kam die Frage:
„Was ist aus dem Tunnel gewor-
den?“ Die hat der Bund wegen

der rund 200 Millionen Bau-
kosten und jährlichen Betriebs-
kosten von 650.000 Euro abge-
lehnt. „Wenn wir weiterkommen
wollen, dann ist das nur mit der
modifizierten Bündelungstrasse
möglich“, so die klare Antwort
des RP.

Unter den Besuchern war
auch IHK-Präsident Dr. Steffen
Auer. Dieser betonte die enorme
Bedeutung der Umfahrung für
die Wirtschaft im Kinzigtal.
Werde weiter auf eine Tunnel-
lösung bestanden, bestehe die
Gefahr, „dass wir in 30 Jahren
immer noch nichts haben. Das
wäre schade.“

**Mehr Bilder gibt es auf [stadt-
anzeiger-ortenau.de](http://stadtanzeiger-ortenau.de).**



Quelle:
DER GULLER 16.02.2020

Übersichtslageplan: Die rote Linie zeigt, wie die geplante Umfahrung verlaufen soll.

Foto: Regierungspräsidium Freiburg