

**Kleine Anfrage**

**der Abg. Helmut Rau und Nicole Razavi CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**B 33 – Umfahrung der Stadt Haslach im Kinzigtal**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung hat die B 33 als West-Ost-Verbindung für das Land und wie entwickelt sich nach ihren Prognosen der überörtliche Verkehr auf der B 33?
2. Ist ihr der jüngste Beschluss des Gemeinderats der Stadt Haslach in Sachen Ortsumfahrung B 33 bekannt?
3. Welche Auswirkungen hat der Beschluss auf die laufenden, mit dem Hochwasserschutz kombinierten Planungen?
4. Welche Kosten erwartet sie für den Fall einer Realisierung dieses Beschlusses?
5. Beabsichtigt sie, auf der Basis der im Beschluss vorgeschlagenen Trassenführung, neue Planungen in die Wege zu leiten und wenn ja, wann?
6. Wie sieht sie ggf. die zeitliche Perspektive für die Realisierung einer Tunnellösung?

18.04.2012

Rau, Razavi CDU

### Begründung

Die B 33 ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen durch den Schwarzwald. Mit der Verzweigung bei Hausach erreicht man über die B 33 und die B 294 zwei Anschlussstellen an der A 81. Die Ortsdurchfahrt Haslach ist der größte Engpass an dieser West-Ost-Verbindung, was zu erheblichen und sehr regelmäßigen Belastungen der Bevölkerung führt. Die Ortsumfahrung der B 33 bei Haslach mit der daraus resultierenden Entlastung der Stadtdurchfahrt ist nicht nur für die direkt betroffenen Haslacher Bürger, sondern für die gesamte Region ein zentrales verkehrs- und wirtschaftspolitisches Thema. In der Vergangenheit wurden verschiedene Trassenvarianten für die Haslacher B 33-Umfahrung angedacht. Ein Einstieg in die Planung wurde auf der Basis eines früheren Gemeinderatsbeschlusses und der Kombination mit dringenden Hochwasserschutzmaßnahmen an der Kinzig möglich. In seinem jüngsten Beschluss votierte der Gemeinderat jetzt mehrheitlich für eine Tunnellösung.

Nach der Koalitionsvereinbarung der grün-roten Landesregierung sollen Straßeneubauten und -ausbauten nur noch in begründeten Einzelfällen realisiert werden. Der Schwerpunkt soll auf den Straßenerhalt und auf den Abschluss bereits begonnener Neu- und Ausbaumaßnahmen gelegt werden. Haslach stellt bei Betrachtung der gesamten Querverbindung durch den Schwarzwald sicher eine dieser begründeten Ausnahmen dar.

### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 18. Mai 2012 Nr. 2-39.-B33OG-HORN/35\*15 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

*Wir fragen die Landesregierung:*

1. *Welche Bedeutung hat die B 33 als West-Ost-Verbindung für das Land und wie entwickelt sich nach ihren Prognosen der überörtliche Verkehr auf der B 33?*

Für den Straßenverkehr ist die B 33 durch das Kinzigtal eine wichtige Querverbindung über den Schwarzwald zwischen der A 5 und der A 81.

Die Verkehrsbelastung auf der B 33 betrug in Haslach gemäß einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2006 zwischen 18.900 und 24.000 Kfz/24h, wobei bis zum Jahre 2020 eine Zunahme um 15 Prozent prognostiziert wurde. Bei annähernd 60 Prozent des Verkehrs auf der B 33 handelt es sich in Haslach um Durchgangsverkehr. Ohne Umgehungsstraße wurde für das Jahr 2020 eine Belastung der B 33 in verschiedenen Abschnitten der Ortsdurchfahrt von Haslach von rund 21.000 bis 28.000 Kfz/24h prognostiziert, wobei der Anteil des Schwerverkehrs rund 20 Prozent beträgt. Nach Bau einer Ortsumfahrung würde die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt im Prognosefall noch zwischen rund 4.000 und 11.500 Kfz/24h betragen, wobei auch der Anteil des Schwerverkehrs abnehmen würde. Für die Ortsumgehung wurde eine Verkehrsbelastung von rund 16.500 Kfz/24h prognostiziert.

2. *Ist ihr der jüngste Beschluss des Gemeinderats der Stadt Haslach in Sachen Ortsumfahrung B 33 bekannt?*

Ja.

<sup>1</sup> Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

*3. Welche Auswirkungen hat der Beschluss auf die laufenden, mit dem Hochwasserschutz kombinierten Planungen?*

Die Abschnitte des Hochwasserschutzes, die sich außerhalb des Planungsbereichs der Ortsumgehung von Haslach befinden, werden bereits teilweise umgesetzt. Sofern die bislang von der Straßenbauverwaltung favorisierte „Bündelungstrasse“ nicht mehr weiterverfolgt werden sollte, müssten die anstehenden Hochwasserschutzmaßnahmen ohne Berücksichtigung des Straßenbaus realisiert werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass eine zeitnahe Realisierung einer sehr kostenaufwendigen Tunnellösung vor dem Hintergrund der unzureichenden Mittelsituation im Bundesfernstraßenbau derzeit nicht absehbar ist. Die durch die abgestimmte Planung der „Bündelungstrasse“ und des Hochwasserschutzes angestrebten Synergie-Effekte, die bislang Einsparungen von zumindest 2 Mio. Euro mit sich bringen könnten, würden nicht eintreten.

*4. Welche Kosten erwartet sie für den Fall einer Realisierung dieses Beschlusses?*

Die „Bündelungstrasse“ würde den Bund als Baulastträger mit Kosten von rund 34 Mio. Euro belasten. Die von der Stadt Haslach präferierte Tunnellösung im Kinzigvorland wird demgegenüber mit mindestens 110 Mio. Euro veranschlagt.

*5. Beabsichtigt sie, auf der Basis der im Beschluss vorgeschlagenen Trassenführung, neue Planungen in die Wege zu leiten und wenn ja, wann?*

Planunterlagen zu der Tunnellösung im Kinzigvorland liegen dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vor. Das weitere Vorgehen hinsichtlich der Planung der Ortsumgehung von Haslach im Zuge der B 33 soll mit VertreterInnen des Bundes abgestimmt werden.

*6. Wie sieht sie ggf. die zeitliche Perspektive für die Realisierung einer Tunnellösung?*

Zunächst ist abzuwarten, wie sich der Bund als Baulastträger zu einer Tunnellösung im Kinzigvorland in Anbetracht der erheblichen Mehrkosten einer solchen Variante im Vergleich zur „Bündelungstrasse“ positioniert. Weiterhin ist die Realisierung der Ortsumgehung Haslach auch von der zukünftigen Einstufung des Vorhabens bei der in 2015/2016 anstehenden Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen abhängig. Hier wird auch der Nutzen-Kosten-Faktor eine wichtige Rolle spielen, der bei einer Tunnellösung wegen deren erheblichen Mehrkosten im Vergleich zur „Bündelungstrasse“ voraussichtlich deutlich schlechter ausfallen wird.

Dr. Splett

Staatssekretärin im Ministerium  
für Verkehr und Infrastruktur