

Talstadtumfahrung: „Wir starten neu“

Martin Himmelheber (him)

20. Mai 2022



Schramberg (him) – Über den Stand der Planungen für die Talstadtumfahrung haben am Donnerstagabend Vertreterinnen und Vertreter des Regierungspräsidiums (RP) den Schramberger Gemeinderat informiert. Sabine Klumpp, die Leiterin des Referats Stadtplanung, machte dabei deutlich: „Wir starten neu.“



Die erste Gemeinderatssitzung seit langem, die wieder im gewohnten Sitzungssaal stattfand. Foto: him

Die seit etwa 2007 vorgeschlagene Hess-Variante durch das Eselbachtal sei zwar im Bundesverkehrsplan als Vorzugsvariante beschrieben. Das Bundesverkehrsministerium habe allerdings entschieden, dass diese Variante keine Vorzugsvariante sei, sondern neben anderen möglichen Streckenführungen geprüft werden solle, so Projektleiterin Ying Zeng.

Kosten rauf und viele neue Varianten

Bei der Grundlagenermittlung habe man festgestellt, die Ortsumfahrung wäre grundsätzlich genehmigungsfähig. Die Kostenfortschreibung habe eine Summe von 158 Millionen Euro ergeben. Im Bundesverkehrswegeplan war noch von 116,9 Millionen Euro die Rede.

Das Bundesverkehrsministerium habe die Genehmigung erteilt, weiter zu planen. „Allerdings sollen weitere Varianten untersucht werden“, so Zeng. Auf einer Folie zeigte sie insgesamt sieben Varianten. Ein noch zu beauftragendes Ingenieurbüro werde weitere Varianten entwickeln. Alle diese Varianten würden intensiv untersucht und die ungeeigneten Varianten ausgeschieden.

Vorzugsvariante bis 2026?

Bei den übrigen Varianten würden danach die notwendigen geologischen und umwelttechnischen Untersuchungen in Auftrag gegeben. Man werde die Kosten schätzen und schließlich zu einer Vorzugsvariante kommen. Wenn alles nach Plan läuft, könnte man 2026 so weit sein.



Der erste Schritt dauert bis 2026 oder länger. Foto: him

Weil das ein kostspieliges Verfahren ist, müsse der Auftrag europaweit ausgeschrieben werden. Allein für diese Ausschreibung brauche das RP etwa neun Monate, so Zeng.

Referatsleiterin Klumpp versicherte: „Es gibt keine Vorfestlegung auf die Hess-Variante.“ Die im Bundesverkehrswegeplan angegebene Trasse sei nicht verbindlich. „Es ist offen, wo wir am Ende zu liegen kommen.“

Fünf-stufiges Planungsverfahren

Zu Beginn hatte Steffen Hartmann von der Straßenplanung die fünf großen Planungsschritte bis zum Baubeginn beschrieben. Das geht von der Grundlagenermittlung über die Vorplanung, die Entwurfsplanung und die Genehmigungsplanung bis schließlich zur Ausführungsplanung. Derzeit befinde man sich am Anfang der Grundlagenermittlung.



Steffen Hartmann. Foto: him

Deren Ziel sei eine Vorzugsvariante für die Talstadumfahrung zu ermitteln. Diese soll konsensfähig sein, umweltverträglich und auf breite Zustimmung in der Bevölkerung stoßen. Der Planungsprozess sei „eine vielschichtige Sache, der viele Jahre beansprucht“, so Hartmann. Es wäre „unseriös“ etwas dazu zu sagen, wie lange das dauert.

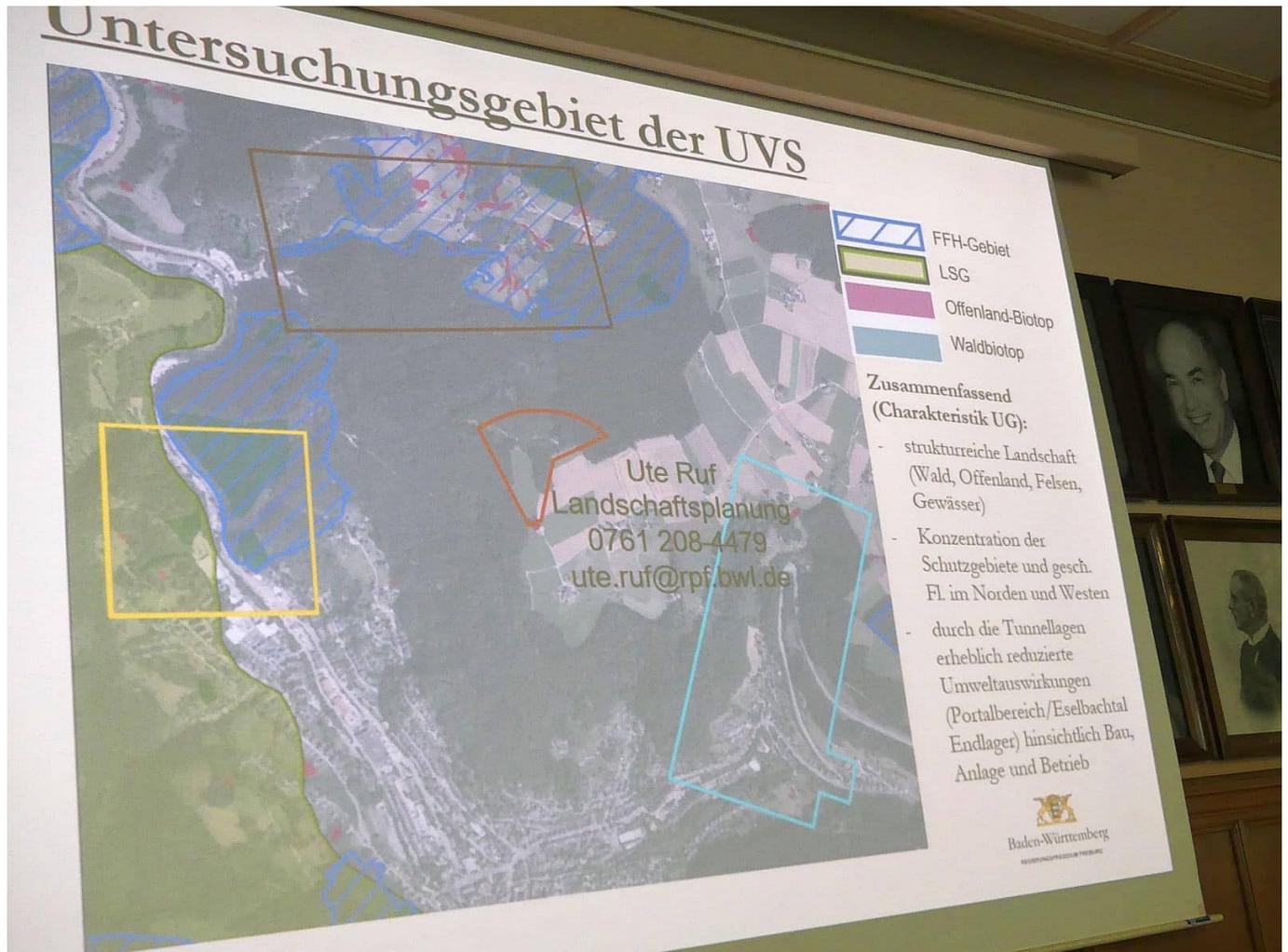
Vier Zonen für die Umweltverträglichkeitsprüfung



Ute Ruf. Foto: him

Landschaftsplanerin Ute Ruf stellte vier Zonen vor, die für die Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden sollen. Weil die Trassenvarianten ja noch nicht feststehen sollen es Gebiete sein, in denen die künftige Trasse einmal verlaufen könnte. Die Tunnelstrecken blieben außen vor.

Man betrachte die möglichen Tunnelportale, das Eselbachtal und eine mögliche Endlagerfläche für den Tunnelabraum.



Die vier Zonen, die für die Umweltverträglichkeit untersucht werden. Foto: him

Tunnellösung schwierig

Projektleiterin Zeng erinnerte an die lange Planungsgeschichte. Die Talstadumfahrung solle eine leistungsfähige Verbindung zwischen der A 5 und der A 81 sein, Schramberg entlasten und die B 462 zur regionalen Entwicklungsachse aufwerten. Im Bundesverkehrswegeplan von 2015 sei die Umfahrung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,2 in den „Vordringlichen Bedarf“ gekommen.



Ying Zeng. Foto: him

Zeng wies auf die Tunnelproblematik hin. Da die Steigung eigentlich nicht drei Prozent übersteigen dürfe, seien in den Tunnels besondere Maßnahmen nötig. Zwischendecken zum Rauchabzug, häufigere Fluchtschächte, stärkere Belüftung. „Die Topografie ist sehr anspruchsvoll.“

„Nicht auseinander dividieren“

Für die CDU-Fraktion bedankte sich Clemens Maurer für den Besuch aus Freiburg: „Wenn Sie kommen, geht es an der Trasse weiter.“ Er fragte nach dem Zeitplan für das Gesamtprojekt, wollte wissen, ob der Lärmaktionsplan der Talumfahrung in die Quere kommen könne.

Maurer fragte weiter, ob denn die Lärmbelastung der Anwohner in Schramberg berücksichtigt werde. Er forderte seine Gemeinderatskolleginnen und -kollegen auf, weiter geschlossen hinter dem Projekt zu

stehen: „Wir dürfen uns nicht auseinander dividieren lassen.“

Zeitpläne sinnlos?

Klumpff wollte sich zur Zeitschiene nicht festlegen. Es gebe zu viele Unbekannte. So müssten beispielsweise am Rappenfels mehr als 100 Meter tiefe Bohrungen erfolgen. Dabei könne es neue Erkenntnisse geben. „Solche Planungen ziehen sich in die Länge.“



Sabine Klumpff. Foto; him

Das seien „Maßanfertigungen für bestimmte lokale Verhältnisse.“ Erfahrungsgemäß mache ein Zeitplan keinen Sinn. Die Lärmbelastungen würden im Rahmen der Umweltverträglichkeit untersucht und eingearbeitet, so Klumpff.

Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr fragte, ob der Lärmaktionsplan mit einem ausgedehnten Tempo 30 in der Durchfahrtsstraße möglicherweise negative Auswirkungen auf das Nutzen-Kostenverhältnis haben könnte. Dann nämlich, wenn Autofahrer andere Schleichwege wie durchs Aichhalder Loch wählten.

Nutzen-Kosten-Berechnung vom Bund

Das RP werde eine weitere Verkehrsuntersuchung machen, so Klumpp. Die Nutzen-Kostenberechnung allerdings mache das Bundesverkehrsministerium nach einheitlichen Vorgaben. Man werde die Kostenfortschreibung weitergeben. Üblicherweise erhöhe sich aber auch der Nutzenfaktor, beruhigte sie.

CDU-Sprecher Thomas Brantner erinnerte an die Onlineveranstaltung des RP. Damals habe man einen Zeitplan präsentiert. Auch habe er gelesen, dass der Freiburger Tunnel stark in der Kritik stehe. Ob Schramberg davon profitieren könne? Schließlich zitierte Brantner aus dem Koalitionsvertrag der Ampel, wonach die Regierung alle Projekte im Bundesverkehrswegeplan neu bewerten wolle.

Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.

Auszug aus dem Koalitionsvertrag.

Für den Freiburger Tunnel sei das RP nicht zuständig, da dies als Autobahn konzipiert sei, so Klumpp. Den Zeitplan habe man damals gezeigt, damit alle sehen „es geht nicht morgen los“. Der Vorlauf betrage mindestens zehn Jahre. „Ich scheue mich, weil ich dann darauf festgenagelt werde.“

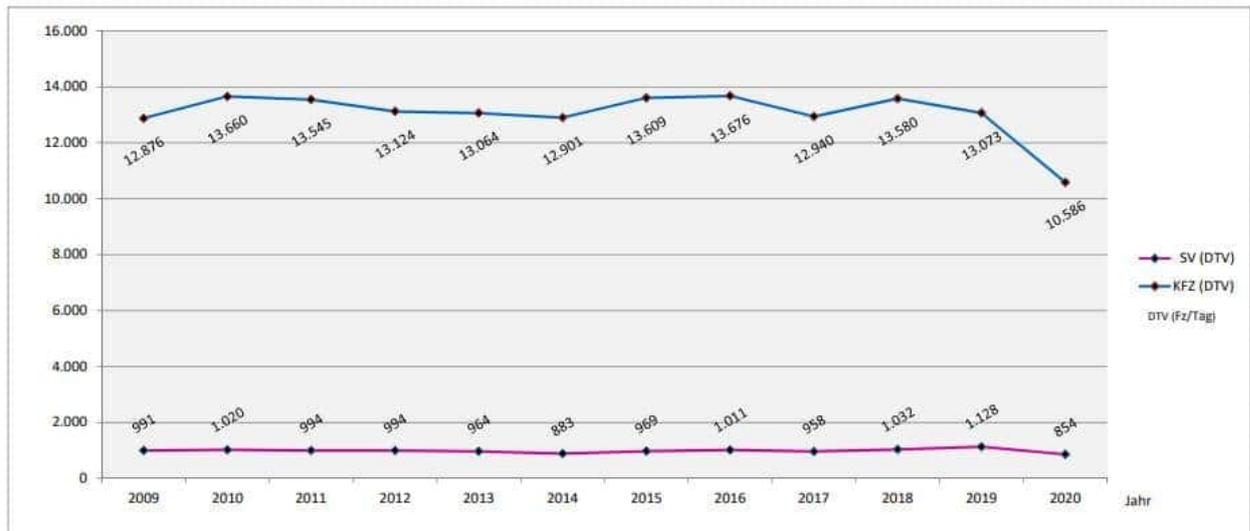
Koalitionsvertrag ist eine „Black Box“

Zur Aussage der neuen Bundesregierung meinte Referatsleiterin Klumpp: „Das ist für mich eine Black Box. Ein spannendes Thema.“ Für das RP sei aber der Bundesverkehrswegeplan maßgeblich. Aber: „Wir arbeiten nicht gerne umsonst.“

Daran knüpfte Reinhard Günter (SPD-Buntspecht an. „Wir stehen weiterhin hinter dem Projekt, auch wegen des Lärm- und Bürgerschutzes.“ Er gab aber zu bedenken, dass das Projekt nun schon seit mehr als 30 Jahren am Laufen sei. Zeiten änderten sich, Klima- und Artenschutz hätten eine ganz andere Bedeutung bekommen. „ Ich bin überzeugt, es wird sich grundsätzlich in der Verkehrspolitik etwas ändern.“ Günter wandte sich dagegen, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung wie Tempo 30 am Hammergraben, der Bahnhofsstraße oder an der Oberndorfer Straße wegen der Talumfahrung aufzuschieben.

Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle B462 Schramberg

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
KFZ (DTV)	12.876	13.660	13.545	13.124	13.064	12.901	13.609	13.676	12.940	13.580	13.073	10.586
SV (DTV)	991	1.020	994	994	964	883	969	1.011	958	1.032	1.128	854



Tatsächliche Verkehrsentwicklung auf der B 462 in der Oberndorfer Straße.

Teil des wichtigen Hauptverkehrsachse B33 (B31 / A63 / A81) in der OD Schramberg: 70% steile Steigungstrecken, sehr kurvig, hohe DTV 2010 14.279 Kfz/24h, DTV 2020 (Prognosenullfall) 19.600 Kfz/24h, davon SV 1.400 Kfz/24h. Innerorts hohe DTV und Sicherheitsanforderungen, in den Spitzzeiten häufige Schwere Unfälle. Verkehrsleistung ist für noch sehr grenzwertig vorhanden, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer. Maßnahme nach Konzeptbaustein 3 (Einzelmaßnahme mit hohem Entlastungspotential).

Die Prognose des Bundesverkehrswegeplans 2015 ging für das Jahr 2020 von 19.600 Fahrzeugen aus.

Stufe eins von fünf

Udo Neudeck, Sprecher der freien Liste, freute sich: „So weit waren wir noch nie.“ Es werde immerhin schon geplant. Allerdings: „Wir sind auf Stufe eins von fünf Stufen.“ Es werde mindestens bis 2026 dauern, bis man eine Vorzugsvariante habe. „Dann kommen nochmal vier Stufen, bevor der Bagger kommt. Wir sprechen von 15 bis 20 Jahren.“

Jürgen Reuter („Aktive Bürger Schrambergs“) sprach von „einem der herausforderndsten Verfahren“ im

Regierungspräsidium und lobte Projektleiterin Zeng: „Man merkt, Sie wollen das.“ Er forderte dazu auf, dem RP zu vertrauen.

Dorothee Eisenlohr stellte für die Stadt fest: „Wir sind hochmotiviert und werden alles liefern, was Sie an Daten brauchen.“