

B 415 - Ortsumfahrung Lahr

Aktueller Stand

Die Maßnahme ist mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Die Projektplanung wird vom Regierungspräsidium seit Herbst 2018 konkretisiert.

Kontakt

Fachinformationen

Max Gerling

Projektleiter

0761 208-4539

max.gerling@rpf.bwl.de



Öffentlichkeitsbeteiligung

0761 208-2321

oeffentlichkeitsbeteiligung@rpf.bwl.de

[Leitfaden für eine neue Planungskultur](#), (pdf, 2,9 MB)

Zahlen und Fakten

Ortslage: Stadt Lahr

Bauherr: Bundesrepublik Deutschland

Eigentümer: Bundesrepublik Deutschland

Planung: Regierungspräsidium Freiburg

Planungsstand: Grundlagenermittlung und Voruntersuchungen

Kosten: 34,5 Mio Euro (BVWP 2030)

Zweck: Entlastung der Ortsdurchfahrten

Termine

Aktuell sind keine Termine geplant. Wir informieren Sie unter anderem an dieser Stelle über aktuelle Termine wie Verkehrsfreigaben oder Öffentlichkeitsbeteiligungen.

Die Straßenplanung im Überblick

- Ausgangslage
- Ziele der Maßnahme
- Geplante Maßnahme

Die Bundesstraße B 415 stellt eine Ost-West-Verbindung zwischen dem mittleren Schwarzwald inkl. der B 33 und der A 5 als überregionale Verbindungsachse dar. In den Ortsdurchfahrten von Lahr-Kuhbach und Reichenbach besteht dadurch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Auch die weiter westlich gelegenen Stadtteile sind hiervon betroffen. Dies führt zu erheblichen Belastungen der Anwohnerschaft durch Lärm und Abgase. Aufgrund der hohen Verkehrszahlen ergeben sich zudem Defizite hinsichtlich der verkehrlichen Sicherheit. Die Ortsumfahrung soll die Ortsdurchfahrten maßgeblich vom Verkehr entlasten und zudem eine langfristig leistungsfähige Verbindung gewährleisten.

Die Maßnahme ist mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) im vordringlichen Bedarf eingestuft worden.

Konkretisiert wird die Projektplanung vom Regierungspräsidium Freiburg seit Herbst 2018. Bereits früher gab es erste Überlegungen zu möglichen Trassenvarianten, die unter planerischer und finanzieller Vorleistung der Stadt Lahr bis 2003 ausgearbeitet wurden. Alle bestehenden Trassenvarianten werden dabei in den nächsten Planungsschritten vom Regierungspräsidium aufgegriffen, detaillierter untersucht und gegebenenfalls um weitere Varianten ergänzt. Am Ende des Verfahrens sollen alle Varianten gegeneinander abgewogen werden, um eine sogenannte Vorzugsvariante für die weitere Planung zu finden.

Die bereits vorliegenden Varianten einer Umfahrung von Kuhbach und Reichenbach beginnen südlich-östlich des Ortsteils Reichenbach und schließen im Bereich Breitmatten (westliche Gemarkungsgrenze Kuhbach) wieder an die bestehende B 415 an. Aufgrund von ersten Erkenntnissen und Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, wurde dieser Planungsraum um einen weiteren Abschnitt zur Entlastung der Geroldsecker Vorstadt sowie Teilen des Lahrer Stadtgebietes erweitert. Die Trassenerweiterung soll in die weiteren Planungen (Variantenuntersuchung) mit einbezogen werden.

Bei der Planung sind im vorliegenden Fall viele Randbedingungen, insbesondere hinsichtlich der räumlichen Gegebenheiten und des Naturschutzes zu berücksichtigen. Dies erschwert eine Trassenfindung im geplanten Gebiet.

- Entlastung der Anwohnerschaft von Lärm und Abgasen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Langfristig leistungsfähige Verbindung gewährleisten

- Bau einer Ortsumfahrung

Informieren Sie sich

- Planung
- Planunterlagen

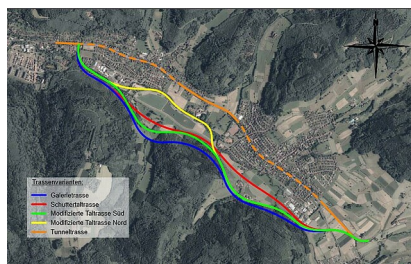
Planung

Trassenvarianten (Stand 02/2019)

Für die Umfahrung der Lahrer Ortsteile Kuhbach und Reichenbach liegen aktuell fünf Trassenvarianten vor, die allesamt aus Planungen bis zum Jahr 2003 stammen und nun die Grundlage der neuen Planungen bilden. Die Varianten stellen dabei jedoch noch keine festgelegten Trassen dar, sondern dienen vielmehr als erste Korridore für die weitere Variantenausarbeitung und -untersuchung. Auch andere Varianten sind dabei möglich.

Allen Trassen gleich ist allerdings der Anfang im Bereich Breitmatten sowie ein Ende südwestlich von Reichenbach. Dies

entspricht der Ermächtigung, welche uns der Bund mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 für eine Umfahrung von Kuhbach und Reichenbach gegeben hat.



Galerietrasse

Die Galerietrasse ist diejenige Trasse, welche im BVWP 2030 mit Kosten von 34,5 Mio. € gemeldet ist, wobei hiermit noch keine Vorfestlegung auf diese Variante verbunden ist. Die Trasse verläuft ca. 20m oberhalb des Schuttertals und erfordert dabei umfangreiche Erdbaumaßnahmen in den jeweiligen Hanglagen sowie zwei große Brückenbauwerke im Bereich des Bombachtals und dem Tal des Schindelgrabens.

Schuttertaltrasse

Die Schuttertaltrasse ist die ursprünglich favorisierte Trasse der Planungen bis 1984. Sie verläuft weitestgehend auf dem aktuellen Geländeniveau des Schuttertals, zerschneidet dabei jedoch auch die umwelttechnisch schützenswerten Talauen, südlich der beiden zu umfahrenden Ortsteile. Auch in das örtliche Überschwemmungsgebiet wird eingegriffen.

Modifizierte Taltrasse Süd

Die modifizierte Taltrasse Süd basiert auf der Schuttertaltrasse und wurde im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie von 2003 entwickelt. Sie orientiert sich dabei am Fuße der Hänge sowie entlang des Waldrandes. Die Talauen im Bereich von Kuhbach und Reichenbach werden dabei weitestgehend geschont.

Modifizierte Taltrasse Nord

Die modifizierte Taltrasse Nord weist eine ähnliche Führung wie die modifizierte Taltrasse Süd auf, orientiert sich im Bereich zwischen Kuhbach und Reichenbach allerdings am derzeitigen Verlauf der Schutter. Hintergrund war seinerzeit eine Alternativprüfung bei der der Biotopenverbund des Bombachtals geschützt werden sollte.

Tunneltrasse

Die Tunneltrasse basiert auf einer Tunnelstudie von 2002, die im Auftrag der Stadt Lahr entstand. Die Tunnellänge beträgt dabei ca. 1,2km unterhalb von Kuhbach und 1,4km unterhalb von Reichenbach. Jeweils an den Ortseinfahrten und -ausfahrten der beiden Ortsteile sind dabei die Tunnelportale gelegen, für die aktuell eine Machbarkeitsuntersuchung in Bearbeitung ist. Die Variante ist bei weitem die bautechnisch anspruchsvollste und mit entsprechend hohen Kosten verbunden.

Eine genaue Bewertung zur Umsetzungswahrscheinlichkeit einzelner Varianten ist auf Grund des aktuellen Projektstandes noch nicht möglich. Dies zu eruieren ist Teil einer Variantenuntersuchung, an deren Ende die Entscheidung zu einer weiterzuverfolgenden Variante steht. Diese benötigt daraufhin auch die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Baulastträger des Projekts.

Trassenverlängerung (Stand 06/2020)

Nachdem in der ersten Informationsveranstaltung des 06.02.2019 der Ruf nach einer Trassenverlängerung laut wurde, hat sich das RP Freiburg dieser Thematik angenommen. Unter anderem auf Basis von alten Plänen der Stadt Lahr, wurden dabei Trassenverlängerungen entwickelt, die auch die Geroldsecker Vorstadt sowie Teile des weiteren Stadtgebietes entlasten sollen. Diese Trassen sollen auch in der weiteren Planung (Variantenuntersuchung) mit berücksichtigt werden.

Die verschiedenen Varianten einer möglichen Trassenverlängerung sollen im Rahmen der nächsten Informationsveranstaltung vorgestellt werden.

Planunterlagen

[Übersichtskarte](#) (pdf)

[Präsentation vom Dialogtermin am 6. Februar 2019](#) (pdf)

[Trassenvarianten](#) (pdf)

Weitere Informationen