



Aus- und Neubau der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz



Regierungspräsidium Freiburg

Die Bundesstraße 33 (B 33) zwischen Allensbach und Konstanz (Kreis Konstanz) wird vierspurig aus- und neugebaut. Ziel ist es, die Anbindung an die Stadt Konstanz und das regionale Straßennetz sowie die Stausituation zu verbessern.

Die Baumaßnahme, die insgesamt in mehrere Abschnitte unterteilt ist, ist zu großen Teilen vorangeschritten. So sind vier von sechs Abschnitten bereits fertiggestellt und unter Verkehr.

Mit dem aktuellen Bau des Tunnel Röhrenberg und der weiter voranschreitenden Planung des Tunnel Hegne beginnt nun die komplexeste Phase des Großprojekts. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für das Jahr 2034 geplant.

Unterlagen der Infoveranstaltung am 12. Mai 2023

Kontakt

Fachinformationen

Valentin Wind

Projektleiter

Neubauleitung Singen

07731/8809-6800 (Zentrale)

b33_konstanz_allensbach@rpf.bwl.de



Öffentlichkeitsbeteiligung

0761 208-2322

oeffentlichkeitsbeteiligung@rpf.bwl.de

Bleiben Sie informiert: Jetzt zum Newsletter anmelden!

Mit unserem Newsletter informieren wir Sie regelmäßig über aktuelle Baufortschritte beim Aus- und Neubau der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz sowie über aktuelle Umleitungen.

[Datenschutzerklärung](#)



Aktuell in Bau: Tunnel Röhrenberg

Der Tunnel Röhrenberg wird insgesamt 970 Meter lang und 22 Meter breit und besteht aus zwei Tunnelröhren. In jeder Röhre stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Auf beiden Seiten des Tunnels befinden sich jeweils 30 Meter lange Portalbauwerke, welche den Übergang zwischen Trasse und Tunnel bilden sowie den Einfahrtbereich markieren. Das Westportal liegt auf Höhe des Mühlbachs. Von dort verläuft der Röhrenbergtunnel parallel zum östlichen Allensbacher Ortsende und wird südlich der Kliniken Schmieder bis zur Anschlussstelle Allensbach-Ost geführt.

Der Tunnel Röhrenberg wurde im Zuge des Aus- und Neubaus der B 33 planfestgestellt. Er soll die Anwohnenden vor Lärm und Immissionen schützen und zur Stauvermeidung beitragen.

Der Bau des Tunnel Röhrenberg hat im Sommer 2024 begonnen, der Spatenstich wurde am 11. Juli 2024 begangen. Bis Mitte 2028 soll der Rohbau fertig gestellt sein. Nach Einbau der Betriebstechnik ist die Verkehrsfreigabe für das dritte Quartal 2029 geplant.

Bauablauf des Tunnel Röhrenberg

Der Bau des Röhrenbergtunnels stellt die Projektingenieure vor große Herausforderungen. Durch die unmittelbare Nähe zur bestehenden Bebauung südlich der Trasse sowie der Umleitungsstrecke auf der Nordseite steht nur ein sehr begrenztes Baufeld zur Verfügung.

Der Tunnel wird als Rechteckquerschnitt in offener Bauweise oberflächennah hergestellt. Die Überdeckung beträgt durchschnittlich einen Meter. Die zukünftige Geländeoberkante liegt ca. auf Höhe der jetzigen Bundesstraße. Das Betriebsgebäude ist unterirdisch in Tunnelmitte angeordnet und wird von der späteren Kreisstraße überquert.

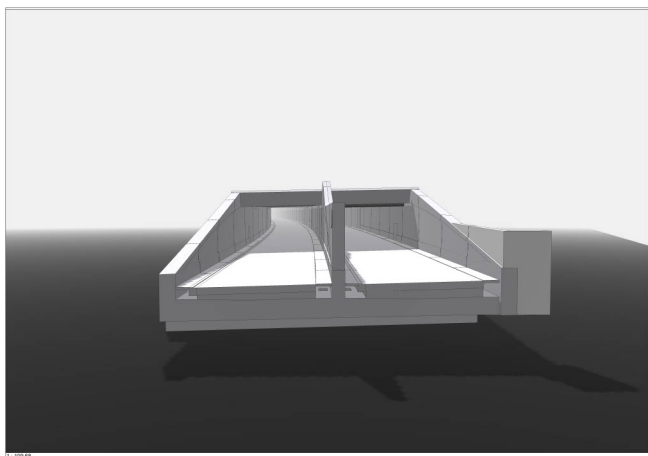
Die Baugrube für den Tunnel wird mit Baggern ausgehoben. Sie wird mehr als 20 Meter breit und bis zu zwölf Meter tief. Geschätzt werden knapp 250.000 m³ Boden bewegt: Lädt man diese Massen auf LKW und reiht diese aneinander, ergibt das eine Lastwagenschlange von knapp 200 Kilometer – eine Strecke von Allensbach bis Heilbronn.

In der Spitze werden knapp 50 Mitarbeitende eingesetzt, welche zuerst den Verbau bzw. die Baugrube erstellen. Anschließend werden das Planum und eine Sauberkeitsschicht eingearbeitet. Es folgen Tunnelsohle, Innen- und Außenwände, sowie die Tunneldecke, welche mit einem Deckenschalwagen gebaut wird. Die Herstellung der offenen Sohle erfolgt von ca. der Mitte des Tunnels in Richtung Osten. Insgesamt werden die Projektingenieure mehr als 60.000 m³ Beton und 11.000 Tonnen Stahl einsetzen.

Sicherheit im Tunnel

Im Röhrenbergtunnel wird eine mechanische Längslüftung verbaut, die im Brandfall aktiviert wird. Mit ihrer Leistung von 30 MW werden pro Röhre insgesamt 12 Strahlventilatoren versorgt, welche Rauch und Qualm hinausbefördern. Zudem stehen insgesamt drei Fluchtwegübergänge zur Verfügung, welche die Röhren miteinander verbinden. Im Notfall kann so die jeweils

andere unverrauchte Tunnelröhre als Fluchtweg genutzt werden. Darüber hinaus wird es (auch während der Bauphase) in regelmäßigen Abständen Übungen mit den Einsatzkräften der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr geben.



Regierungspräsidium Freiburg

Visualisierung TRB Portal West: Das Tunnelportal West in einer grafischen Darstellung



Regierungspräsidium Freiburg

In der Bildmitte zu erkennen: Der Durchlass, an dem der Mühlbach das spätere Tunnelbauwerk unterqueren soll



Die Baugrube für das unterirdische Betriebsgebäude



Der Tunnel wird circa 970 Meter lang

Aktuell in Planung und Vorbereitung: Tunnel Hegne

Der Tunnel Hegne ist aktuell in Planung. Er soll insgesamt 1010 Meter lang werden und besteht aus zwei zusammenhängenden Tunnelröhren. Pro Röhre stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Der Tunnel wird von Portalbauwerken eingefasst. Das westliche Trogbauwerk soll 60 Meter, das östliche Trogbauwerk 250 Meter lang werden.

Der Tunnel Hegne soll als zweizelliger geschlossener Stahlbetonrahmen errichtet werden. Der Bau erfolgt in offener Bauweise mit einem Baugrubenverbau. Aufgrund des herausfordernden Baugrunds ist derzeit geplant, das Bauwerk auf Bohrpfählen tiefzugründen, welche die Last in den tragfähigen Untergrund einleiten.

Die Herausforderung beim Bau des Tunnels Hegne ist der schwammige Baugrund. Im Baufeld befindet sich eine knapp 40 Meter tiefe Rinne, welche sich seit der Eiszeit mit sehr feinem „Beckensediment“ dem so genannten „Seeton“ gefüllt hat. Dieses Sediment hat eine sehr geringe Tragfähigkeit, es ist breiig bis flüssig und stark setzungsanfällig. Bei entsprechender Auflast erwarten die Projektverantwortlichen im Zeitverlauf Setzungen von bis zu 1,5 Metern.

Um die Setzungen vorwegzunehmen und den Bauablauf zu beschleunigen, wird das Regierungspräsidium das Baufeld für den Tunnel Hegne in den nächsten Jahren mit einer „Vorkonsolidierung“ quasi auspressen. Um Kenngrößen für die Bemessung der Vorkonsolidierung sowie Aufschlüsse für das Setzungsverhalten zu erhalten, wurde in den letzten Jahren im Bereich der jetzigen Umleitungstrecke bereits ein Teilbereich vorkonsolidiert. Durch das Aufbringen großer Lasten (Bodenaufschüttungen) wird der Untergrund, ähnlich einem Schwamm, zusammengedrückt. Mit umfangreichen Drainagemaßnahmen wird das überschüssige Wasser abgeführt, sodass die Setzungen vor Baubeginn zum größten Teil abgeklungen sind.

Der Baubeginn für den Tunnel Hegne ist für Anfang 2029 anvisiert, das Ende der Baumaßnahme wird gegen Ende 2034 erwartet.

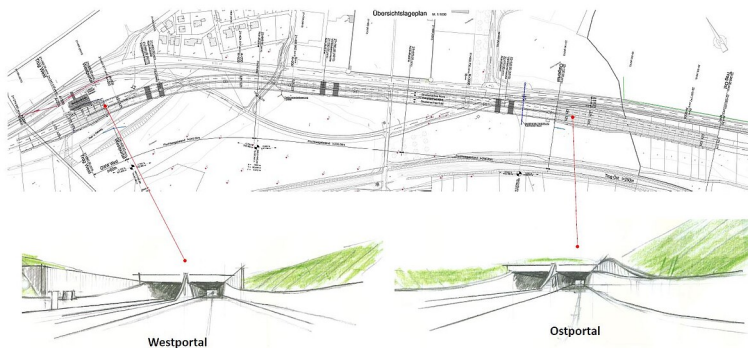


Das spätere Ostportal des Tunnel Hegne wird sich am unteren Bildrand befinden



Regierungspräsidium Freiburg

Um überschüssiges Wasser aus dem Boden zu pressen, wird bei der „Vorkonsolidierung“ die auf dieser Ansicht nicht bewachte Fläche in der Bildmitte mit Erdmassen belastet



Regierungspräsidium Freiburg

Das West- und das Ostportal des Tunnel Hegne in einer grafischen Darstellung



Regierungspräsidium Freiburg

Newsletter

- [Newsletter zum Neu- und Ausbau der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz](#)
- [Newsletter 2024](#)
- [Newsletter 2023](#)

Newsletter zum Neu- und Ausbau der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz

Mit diesem Newsletter informieren wir Sie regelmäßig über Planungs- und Baufortschritte auf der Großbaustelle.

Newsletter 2024

[Ausgabe Dezember 12/2024](#)

[Ausgabe November 11/2024](#)

[Ausgabe Oktober 10/2024](#)

[Ausgabe September 09/2024](#)

[Ausgabe August 08/2024](#)

[Ausgabe Juli 07/2024](#)

[Ausgabe Juni 06/2024](#)

[Ausgabe Mai 05/2024](#)

[Ausgabe April 04/2024](#)

[Ausgabe März 03/2024](#)

[Ausgabe Februar 02/2024](#)

[Ausgabe Januar 01/2024](#)

Newsletter 2023

[Ausgabe 04/2023](#)

[Ausgabe 03/2023](#)

[Ausgabe 02/2023](#)

[Ausgabe 01/2023](#)

Weitere Informationen

- [Unterlagen](#)
- [Zahlen & Fakten](#)

Unterlagen

[Link auf Datei:Lageplan Tunnel Röhrenberg \(5. Planänderung\)](#) (pdf)

Infoveranstaltung am 11. Mai 2023

[Link auf Datei:Präsentation der Infoveranstaltung](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Beweissicherung](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen \(Naturschutz\)](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Röhrenbergtunnel](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Tunnel Hegne](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Umbau der Kaltbrunner Straße](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Umleitung Tunnel Hegne](#) (pdf)

[Link auf Datei:Plakat: Umleitung Röhrenbergtunnel](#) (pdf)

Zahlen & Fakten

Rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss: November 2007

Baubeginn: 2009 mit dem „Abschnitt F“ (Reichenau bis Konstanz)

Zwischenjahre: Keine Bautätigkeit, da Finanzierung weiterer Abschnitte nicht endgültig gesichert

Juli 2015: Baufreigabe „Abschnitt A+B“ (Markelfingen bis Allensbach-Mitte), Verkehrsfreigabe im Dezember 2019

September 2016: Baufreigabe „Abschnitt C+D“ (Allensbach-Mitte bis Hegne); tatsächlicher Baubeginn im Herbst 2019

Geplantes Bauende: 2034

Gesamtkosten (Stand Nov. 2024): 409 Millionen Euro

Die Maßnahme gesamt:

10,8 Kilometer langer vierstreifiger Ausbau der B 33

Zuzüglich rund vier Kilometer neu errichteter Umleitungsstrecke; 3,5 Kilometer spätere Kreisstraße; 12,3 Kilometer Rad- und Wirtschaftswege.

24 Brücken

26 Stützwände (Gesamtfläche annähernd 5000 qm)

9.350 m² Lärmschutzwände

Sowie drei Tunnel:

Tunnel Waldsiedlung: bereits fertiggestellt, Verkehrsfreigabe Juli 2022

Tunnel Röhrenberg: derzeit in Bau; Fertigstellung Rohbau geplant Sommer 2028; Einbau Betriebstechnik bis Ende 2029;

anschließend Verkehrsfreigabe

Tunnel Hegne: derzeit in Planung, Fertigstellung geplant Ende 2034

Ziel der Gesamtmaßnahme ist die Vermeidung der täglichen kilometerlangen Staus auf der B33 und dem Bodanrück vor allem in der Berufshauptverkehrszeit, aber auch an Samstagen und in besonderen Zeiten (Fastnacht, Seenachtsfest, Ferien etc.); weitere Ziele sind die Vermeidung von Unfällen (Auffahrunfälle bei Stau, „Drängelunfälle“ bei zähfließendem Verkehr), die Vermeidung von Ausweichverkehren durch die umliegenden Gemeinden und die daraus resultierende Bündelung der überörtlichen Verkehre auf der Bundesstraße. Zusätzlich wird mit dem Aus- und Neubau die Netzlücke zwischen der vorhandenen B33 und der A7 in der Schweiz geschlossen.