



Auf einer Welle mit der Wirtschaft



LEBENSADER B 33

Die wirtschaftliche Bedeutung einer Verkehrsachse



Industrie- und Handelskammer
Südlicher Oberrhein

Herausgeber

Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein
Schnewlinstr. 11-13, 79098 Freiburg
Tel.: +49 761 3858-0
Fax: +49 761 3858-222
E-Mail: info@freiburg.ihk.de
Internet: www.suedlicher-oberrhein.ihk.de

Redaktion

Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein
Schnewlinstr. 11-13, 79098 Freiburg
Norbert Uphues
Tel.: +49 761 3858-117
E-Mail: norbert.uphues@freiburg.ihk.de

Die Studie zur Lebensader B 33 kann als pdf-Datei auf der Internetseite der IHK Südlicher Oberrhein abgerufen werden oder als gedrucktes Exemplar bezogen werden.

Layout

Schleiner + Partner Kommunikation, Freiburg

Bildnachweise

Titelseite: shutterstock
Diagramme: Schleiner + Partner Kommunikation, Freiburg
auf Basis der jeweiligen Quelle

© März 2016

Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier oder elektronischen

Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt.

Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen wird keine Gewähr übernommen.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
1. Das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 33	6
2. Die Pendlerströme auf der Bundesstraße 33	7
3. Die Bedeutung von Handel und Tourismus	12
4. Ausbaugrad und Ausbauprojekte auf der B 33	14
5. Ergebnisse der Unternehmensbefragung	18
6. Ausblick	27

Eine alter Handelsweg als Lebensader

Die heutige Bundesstraße 33 darf auf eine lange Geschichte zurückblicken. So fußt sie auf einem alten Handelsweg zwischen den Städten Straßburg und Schaffhausen und wurde schon Mitte des 18. Jahrhunderts für den Verkehr von Postkutschen ausgebaut. Und noch heute stellt diese Bundesstraße eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Südwesten Deutschlands dar. So verbindet sie die Oberzentren Straßburg, Offenburg, Villingen-Schwenningen und Konstanz und ist deckungsgleich mit der entsprechenden Entwicklungsachse im Landesentwicklungsplan des Landes Baden-Württemberg.

Zum anderen kommt ihr für die kleineren an ihr befindlichen Gemeinden die Funktion einer Lebensader zu. Aufgrund der schwierigen Topographie des Schwarzwaldes existieren kaum alternative Routen, so dass die Menschen und Unternehmen des mittleren Schwarzwaldes in besonderem Maße auf die hinreichende Kapazität dieses überregionalen Verbindungsweges angewiesen sind.

In der vergangenen Jahrzehnten hat der Verkehr aus dieser Bundesstraße immer weiter zugenommen. In Folge dieser gestiegenen Anforderungen an die Infrastruktur stieß die Straße zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen, so dass es immer häufiger zu Stauerereignissen kam. Daher wurde der Entschluss gefasst, diesen Verkehrsweg dem heutigen Verkehrsaufkommen angemessen auszubauen. Zahlreiche Einzelmaßnahmen wie ein zusätzlicher Autobahnanschluss, der Bau zusätzlicher wechselseitiger Überholspuren sowie Ortsumfahrungen wurden in Angriff genommen. Allerdings befinden sich die einzelnen Ausbauprojekte in jeweils sehr unterschiedlichen Stadien der Planung bzw. Umsetzung.

Die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein hat sich daher entschieden, der Bundesstraße 33 als einer der wichtigsten Verkehrsachsen im Kammergebiet eine Untersuchung zu widmen. Zum einen soll der Status Quo des Verkehrsaufkommens und der vorhandenen Kapazitäten auf der Bundesstraße aufgezeigt werden. Zum anderen aber auch ein Blick in die Zukunft geworfen werden, mit welchen Ausbauprojekten in den kommenden Jahren noch gerechnet werden kann. Den Abschluss bildet die Auswertung einer Befragung von Unternehmen an der Bundesstraße 33 in Hinblick auf ihre Betroffenheit. Ihre Stellungnahmen vermitteln einen Eindruck davon, wie sich eine unzureichende verkehrliche Erreichbarkeit auf Unternehmen auswirkt, die über einen hohen Transportbedarf verfügen.

Dr. Steffen Auer
Präsident

Andreas Kempff
Hauptgeschäftsführer

1. Das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße 33

Im Mittelpunkt dieser Studie steht der Verlauf der Bundesstraße 33 in den Grenzen des Kammerbezirks Südlicher Oberrhein. Zunächst soll daher der Status Quo des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich dargestellt werden.

Östlich von Willstätt verlässt die Bundesstraße 33 den gemeinsamen Verlauf mit der Bundesstraße 28 und erschließt die beiden Offenburger Ortsteile Griesheim und Bühl. Aufgrund der beinahe parallel verlaufenden Bundesautobahn 5 besitzt die Bundesstraße in diesem Abschnitt kaum überregionale Bedeutung. Dies zeigt sich in dem mit unter 9.000 Fahrzeugen eher geringen Verkehrsaufkommen ebenso wie in einem Anteil des Güterverkehrs von nur 4 Prozent.

Südöstlich von Offenburg wird die Bundesstraße 33 hingegen zur zentralen Entwicklungsachse für den Schwarzwald. Etwa 20.000 Fahrzeuge befinden sich an einem durchschnittlichen Werktag auf den Abschnitten über Gegenbach nach Biberach. Bis zu 19 Prozent von ihnen sind dem Güterverkehr zuzurechnen. Dies unterstreicht die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Straße, die in ihrem Verlauf zahlreiche Gewerbegebiete mit dem nationalen Verkehrsnetz verbindet.

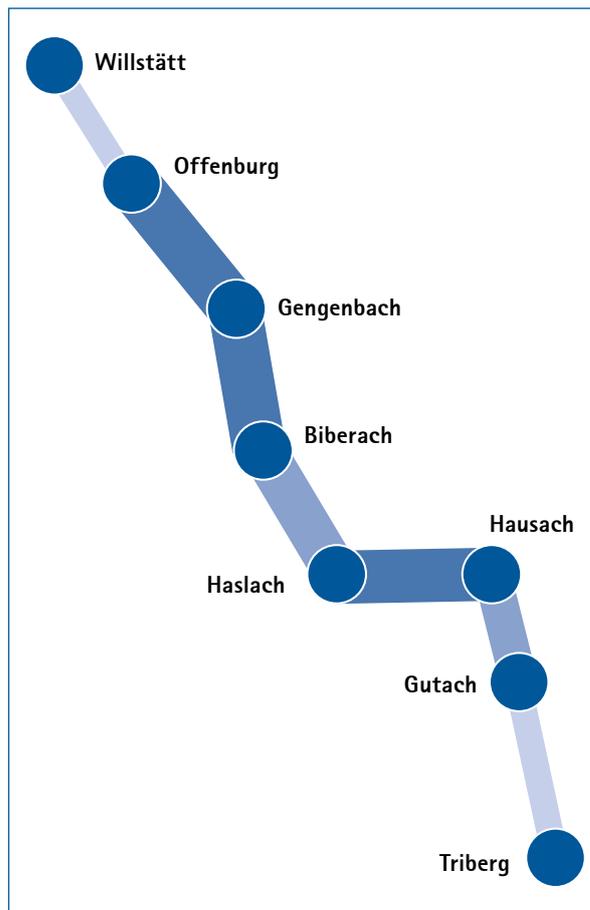
Bemerkenswert ist, dass es zwar immer wieder einzelne Abschnitt auf der Strecke gibt, in denen insgesamt weniger Kraftfahrzeuge unterwegs sind, dies aber fast ausschließlich durch den Personenverkehr zu erklären ist. So ist die Frequentierung der Straße durch den Güterverkehr auf der gesamten Strecke zwischen Offenburg und Gutach mit über 3.000 Fahrzeugen hoch. Dies spricht dafür, dass im hohem Maße auch überregionale Güterverkehre über diese Verkehrsachse abgewickelt werden. Erst jenseits von Gutach sinkt das Güter- wie auch das gesamte Verkehrsaufkommen auf etwa die Hälfte dessen herab, was es zwischen Offenburg und Hausach beträgt.

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen auf der B 33 an einem Werktag (24h)

Von	nach	KFZ	davon Güterverkehr*	Anteil Güterverkehr*
Willstätt	Offenburg	8.766	349	4,0%
Offenburg	Gegenbach	19.794	3.724	18,8%
Gegenbach	Biberach	19.918	3.193	16,0%
Biberach	Haslach	16.914	3.197	18,9%
Haslach	Hausach	19.628	3.212	16,4%
Hausach	Gutach	14.092	3.080	21,9%
Gutach	Triberg	9.993	1.570	15,7%

Quelle: Bundesweite Straßenverkehrszählung 2010, Bundesanstalt für Straßenwesen

Abbildung 1: Verkehrsaufkommen auf der B 33 an einem Werktag (24h)



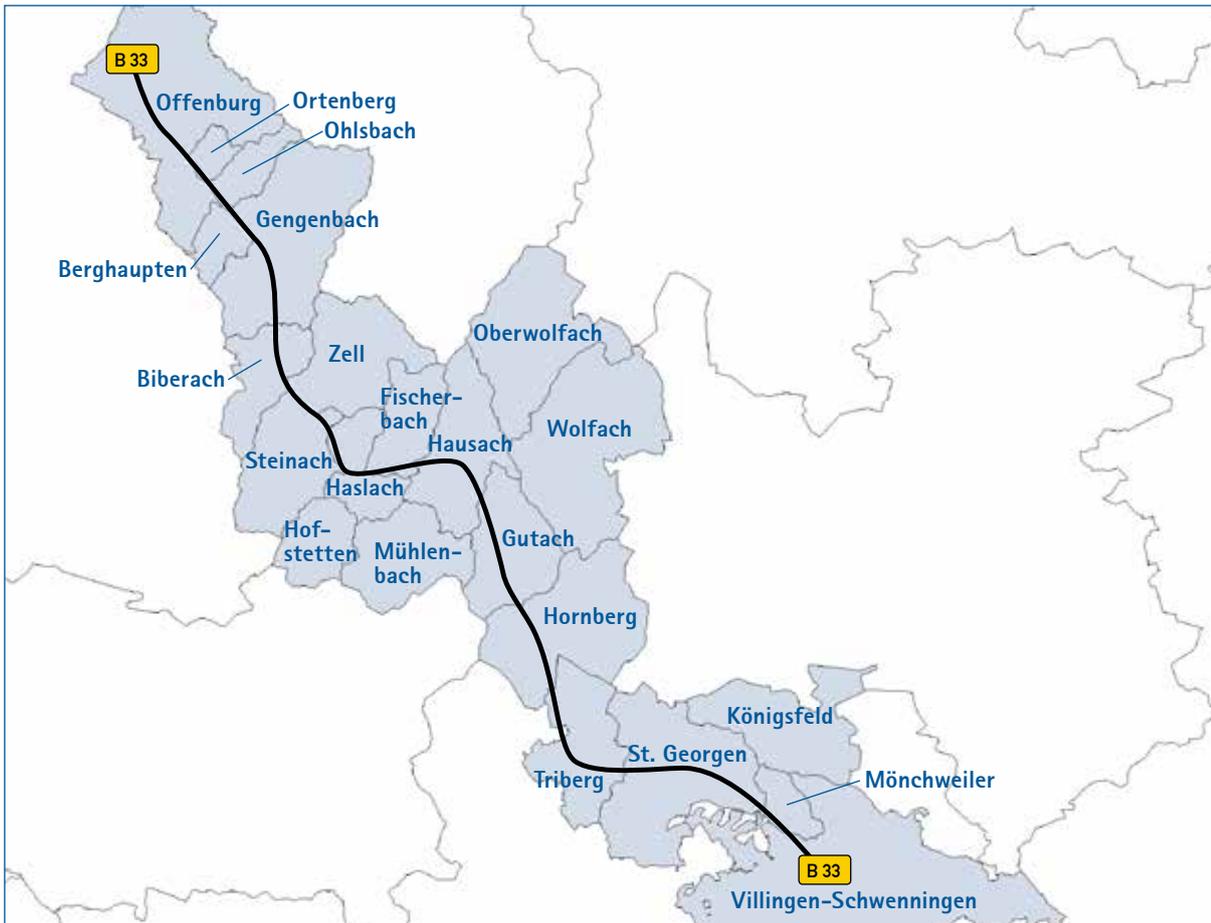
Quelle: Bundesweite Straßenverkehrszählung 2010, Bundesanstalt für Straßenwesen

* Unter dem Begriff Güterverkehr sind die Fahrzeuggruppen Lieferwagen, Lastkraftwagen und Lastzüge zusammengefasst

2. Die Pendlerströme auf der Bundesstraße 33

Von besonderer Bedeutung ist die Bundesstraße 33 auch für die zahlreichen Pendler der Region. Dies lässt sich besonders gut nachvollziehen, da es für zahlreiche Relationen zwischen zwei Gemeinden im motorisierten Individualverkehr keinerlei konkurrenzfähige Alternativrouten gibt. Lediglich der öffentliche Nahverkehr bietet sich für diese Menschen als Ausweichmöglichkeit an.

Abbildung 2: Gemeinden an der B 33 zwischen Offenburg und Villingen-Schwenningen



Aufgrund des vergleichsweise dünnen Angebots im ländlichen Raum – gerade wenn Gewerbegebiete und nicht Ortszentren das Ziel der Pendler sind – ist aber davon auszugehen, dass ein Großteil der Pendlerfahrten per motorisiertem Individualverkehr und damit über die Bundesstraße 33 abgewickelt wird. So gibt das Statistische Landesamt Baden-Württemberg an, dass in Baden-Württemberg 83,8 Prozent aller Fahrten im Berufsverkehr zwischen zwei Gemeinden durch den motorisierten Individualverkehr erfolgen. Da der öffentliche Nahverkehr in Ballungsräumen wesentlich besser ausgebaut ist, dürfte der Anteil im ländlichen Raum sogar noch höher liegen. (Berufspendler in Baden-Württemberg, in: Statistik Aktuell, Ausgabe 2015)

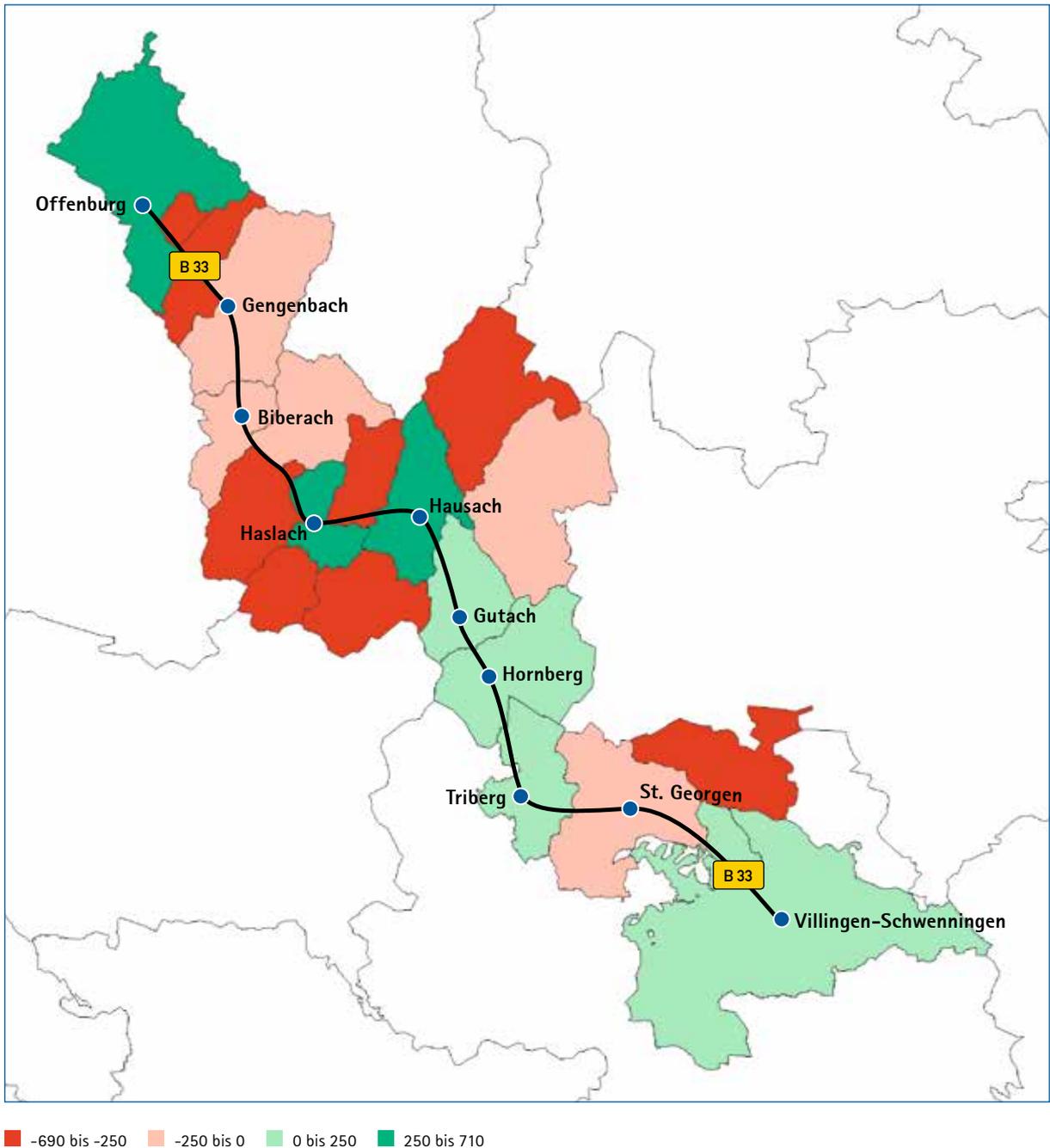
Deshalb soll im Folgenden untersucht werden, wie groß der Anteil der Pendler in den einzelnen Gemeinden ist, die wiederum in eine andere Anliegergemeinde der Bundesstraße 33 pendeln und somit in besonderem Maße auf einen guten Verkehrsfluss auf dieser angewiesen sind. Betrachtet wird dabei der Abschnitt zwischen Offenburg im Nordwesten und Villingen-Schwenningen im Südosten, da in diesem Bereich die Topographie des Schwarzwaldes eine alternative Routenwahl fast unmöglich macht.

Insgesamt summieren sich die Pendler auf der Achse zwischen Offenburg und Villingen-Schwenningen auf über 24.000 Menschen täglich. Geht man nun davon aus, dass über 80 Prozent der Pendler den Weg zu ihrer Arbeitsstelle im motorisierten Individualverkehr erledigen, so muss man daraus folgern, dass allein in diesem Bereich täglich über 20.000 Menschen auf der Bundesstraße 33 unterwegs zu ihrer Arbeit sind.*

* Dabei ist davon auszugehen, dass diese Zahl durch mehrere Faktoren nach unten verzerrt ist. So kann angenommen werden, dass wie erläutert, die Wahl des PKW als Verkehrsmittel im ländlichen Raum noch häufiger ist als im Landesdurchschnitt. Zum zweiten werden durch Anonymisierungen alle Relationen mit weniger als 10 Pendlern in der amtlichen Statistik nicht ausgewiesen. Des Weiteren sind zum einen kleinere nahe gelegene Gemeinden (z.B. Schiltach, Oberharmersbach) aufgrund der zu hohen Komplexität der Analyse nicht berücksichtigt worden. Zum Anderen könnten auch überregionale Pendlerbeziehungen zu Oberzentren (z.B. Karlsruhe, Freiburg) über die B 33 abgewickelt werden und noch quantitativ relevant sein.

Die Relation mit der stärksten Frequentierung ist dabei die Strecke vom Wohnort Gengenbach an den Arbeitsort Offenburg. Mehr als 1.500 Menschen pendeln diesen Arbeitsweg täglich, während es in umgekehrter Richtung nur knapp 500 sind. Dies deutet bereits darauf hin, dass es Gemeinden gibt, die im Vergleich zu ihrer Bevölkerung einen sehr hohen Besatz an Arbeitsplätzen bieten und entsprechend auf die Mobilität von Arbeitskräften aus anderen Gemeinden angewiesen sind. Dem gegenüber stehen zahlreiche zumeist kleinere Gemeinden, die einen negativen Pendlersaldo aufweisen. Abbildung 3 verdeutlicht, inwieweit die Gemeinden an der Bundesstraße 33 als Ein- oder Auspendlergemeinden zu charakterisieren sind, indem sie den Pendlersaldo in Beziehung zur Zahl der Erwerbstätigen in der Gemeinde setzt.

Abbildung 3: Pendlersaldo je 1.000 Erwerbstätige in der Gemeinde



Anhand der kartografischen Darstellung lassen sich einige Arbeitsplatzzentren entlang der Bundesstraße 33 ausmachen. Allen voran zeichnet sich Offenburg durch einen sehr hohen Pendlersaldo aus. Fast zwei Drittel aller Arbeitsplätze in Offenburg werden von Menschen aus anderen Gemeinden besetzt. Aber auch Hausach und Haslach haben einen deutlich positiven Pendlersaldo von über 300 je 1.000 Erwerbstätigen am Wohnort und besitzen damit zentralörtliche Funktion für die umliegenden Gemeinden. Auffällig ist außerdem, dass mit Ausnahme Gutachs alle Nachbargemeinden wie auch alle Gemeinden zwischen Offenburg und Haslach einen Überschuss an Auspendlern aufweisen.

Wie viele Menschen aber müssen die Bundesstraße 33 für ihren täglichen Weg zur Arbeit nutzen? Dieser Wert lässt sich anhand der Pendlerbeziehungen zwischen den einzelnen Gemeinden näherungsweise mit Hilfe der folgenden Formel bestimmen:

$$P_{B33,MIV} = P_{B33} \cdot 0,838$$

Nachdem je Gemeinde die Zahl aller Erwerbstätigen, die in eine Anliegergemeinde der Bundesstraße 33 pendeln, ermittelt wurde, wird diese mit dem landesweiten Modal Split für den motorisierten Individualverkehr bei Berufspendlern von 83,8 Prozent gewichtet. Tabelle 2 zeigt die Ergebnisse dieser Berechnung in absoluten Zahlen, während Abbildung 4 den relativen Anteil der Pendler auf der Bundesstraße 33 an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen je Gemeinde zeigt.

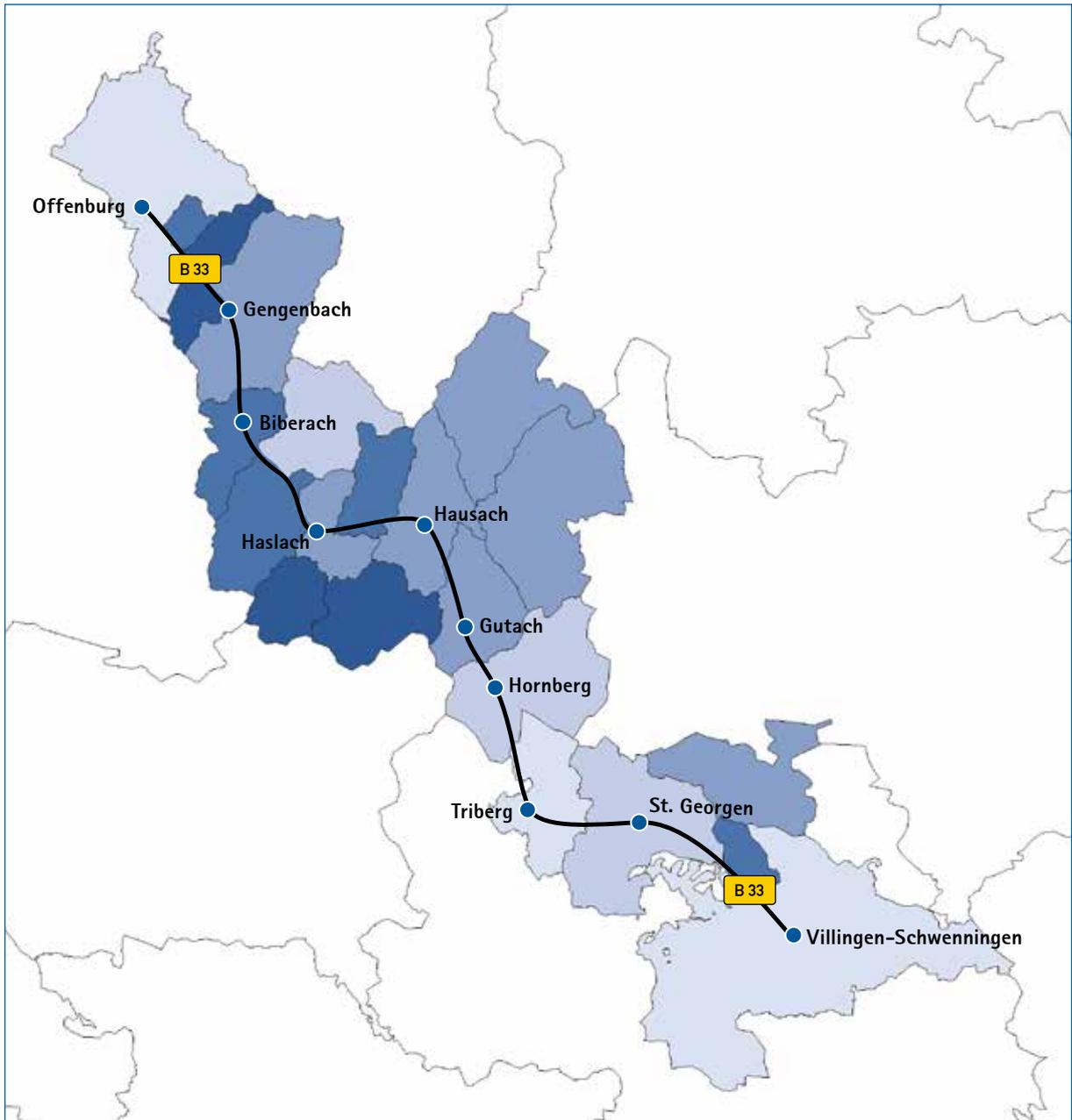
Wie zu erwarten war ist dieser Anteil in den Oberzentren Offenburg und Villingen-Schwenningen eher gering. Hier besitzen andere Pendlerrelationen größere Bedeutung, so etwa im Fall von Offenburg in die Gemeinden der Rheinebene. Besonders groß hingegen ist die Bedeutung der Bundesstraße 33 für die Pendler in den Nachbargemeinden von Haslach. So liegt der Anteil der Arbeitnehmer, die täglich mit dem Auto auf der Bundesstraße 33 unterwegs, in vier Nachbargemeinden bei über 40 Prozent (Steinach, Hofstetten, Mühlenbach und Fischerbach). Dies zeigt die immense Bedeutung, welche die Bundesstraße 33 gerade im mittleren Kinzigtal für die Unternehmen und ihre Beschäftigten einnimmt.

Tabelle 2: Zahl der Auspendler in den Gemeinden

Gemeinde	Auspendler gesamt	Erwerbstätige am Wohnort	Auspendler über die B 33
Berghaupten	1 044	1 233	648
Biberach	1 403	2 054	833
Fischerbach	770	1 025	507
Gengenbach, Stadt	3 440	5 526	1968
Gutach (Schwarzwaldbahn)	807	1 272	505
Haslach im Kinzigtal, Stadt	2 095	3 857	1253
Hausach, Stadt	1 721	3 184	1024
Hofstetten	749	1 009	522
Hornberg, Stadt	1 052	2 147	624
Königsfeld im Schwarzwald	2 018	2 954	1010
Mönchweiler	1 204	1 595	715
Mühlenbach	786	1 017	515
Oberwolfach	985	1 448	540
Offenburg, Stadt	10 292	28 508	1292
Ohlsbach	1 344	1 580	806
Ortenberg	1 505	1 795	868
St. Georgen im Schwarzwald, Stadt	3 139	6 608	1465
Steinach	1 830	2 433	1179
Triberg im Schwarzwald, Stadt	1 212	2 527	483
Villingen-Schwenningen, Stadt	13 262	39 534	1477
Wolfach, Stadt	1 985	3 274	1027
Zell am Harmersbach, Stadt	2 343	4 343	1248

Quelle: eigene Berechnungen, Basisdaten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Abbildung 4: Anteil der Auspendler über die B 33 an den Erwerbstätigen der Gemeinde

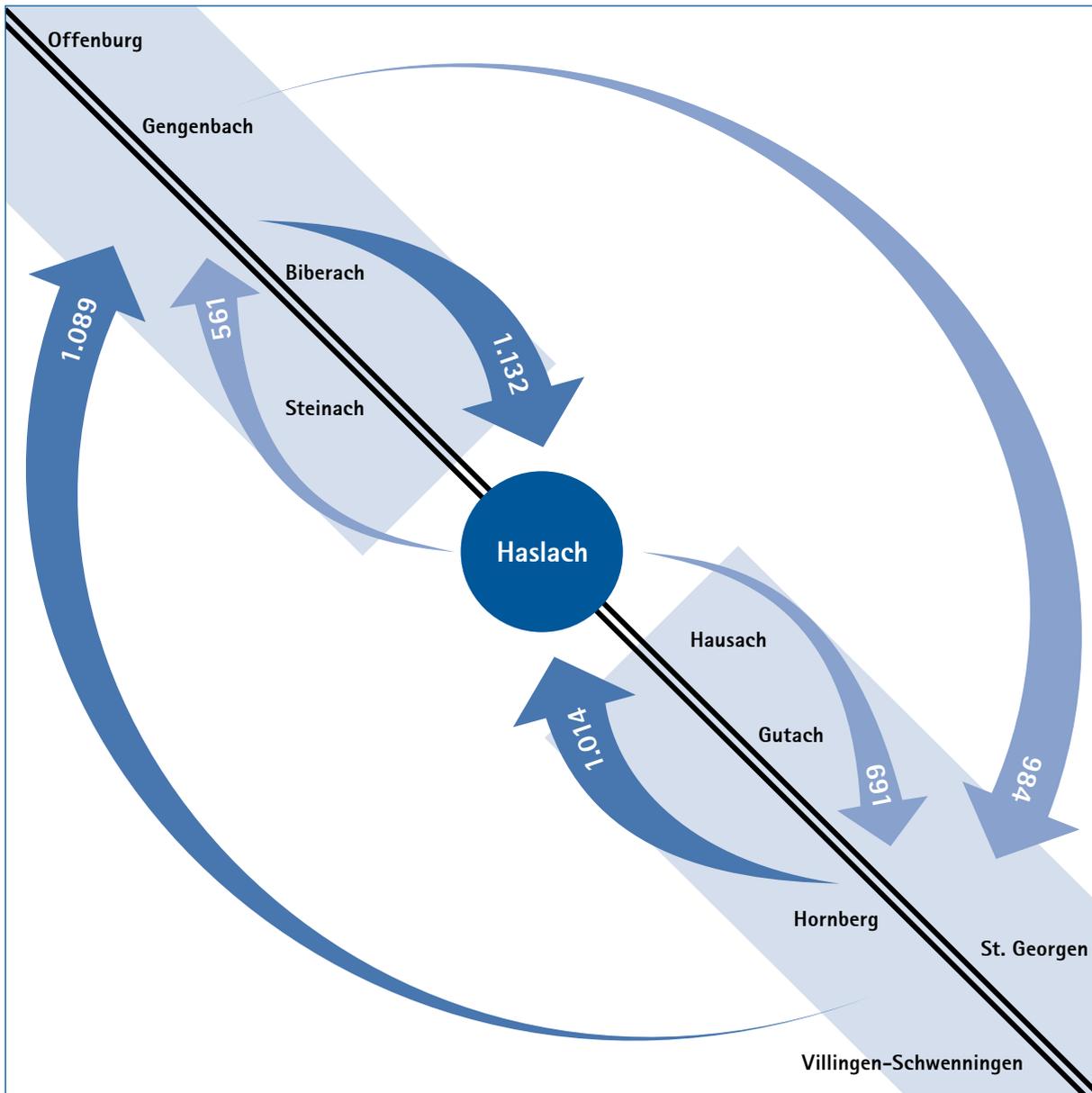


■ unter 20 % ■ 20 bis 30 % ■ 30 bis 40 % ■ 40 bis 50 % ■ über 50 %

Quelle: eigene Berechnungen, Basisdaten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Da die Ortsdurchfahrt Haslach derzeit in besonderem Maße ein Nadelöhr darstellt, wird in einem zweiten Schritt untersucht, wie hoch die Zahl der Pendler ist, die diesen Teil der Bundesstraße 33 täglich auf ihrem Weg zur Arbeit passieren müssen. Hierzu werden nur diejenigen Pendlerrelationen berücksichtigt, bei denen der Wohnort des Pendlers westlich von Haslach liegt und die Arbeitsstätte östlich sowie jene Relationen, in denen die Pendlerbeziehung sich genau umgekehrt darstellt. Außerdem berücksichtigt werden sie, wenn Haslach entweder Wohnort oder Arbeitsstätte des Erwerbstätigen ist. Personen, die sowohl in Haslach wohnen als auch arbeiten, gehen naturgemäß nicht in die Berechnungen ein.

Abbildung 5: Pendlerströme über die B 33 um Haslach



Quelle: eigene Darstellung, Daten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Berechnungen

Die schematische Abbildung 5 veranschaulicht die täglichen Pendlerströme, die entweder nach Haslach hinein gehen, aus Haslach herausfließen oder Haslach passieren müssen. Insgesamt summiert sich die Zahl dieser Pendler auf etwa 6.500 Menschen. Wiederum wird davon ausgegangen, dass sich 83,8 Prozent der Pendler für den motorisierten Individualverkehr und damit für den Weg über die Bundesstraße 33 entscheiden. Somit sind es etwa 5.500 Menschen, die sich berufsbedingt täglich zweimal im Haslacher Stadtverkehr befinden und auf die Funktionsfähigkeit der örtlichen Straßeninfrastruktur angewiesen sind.

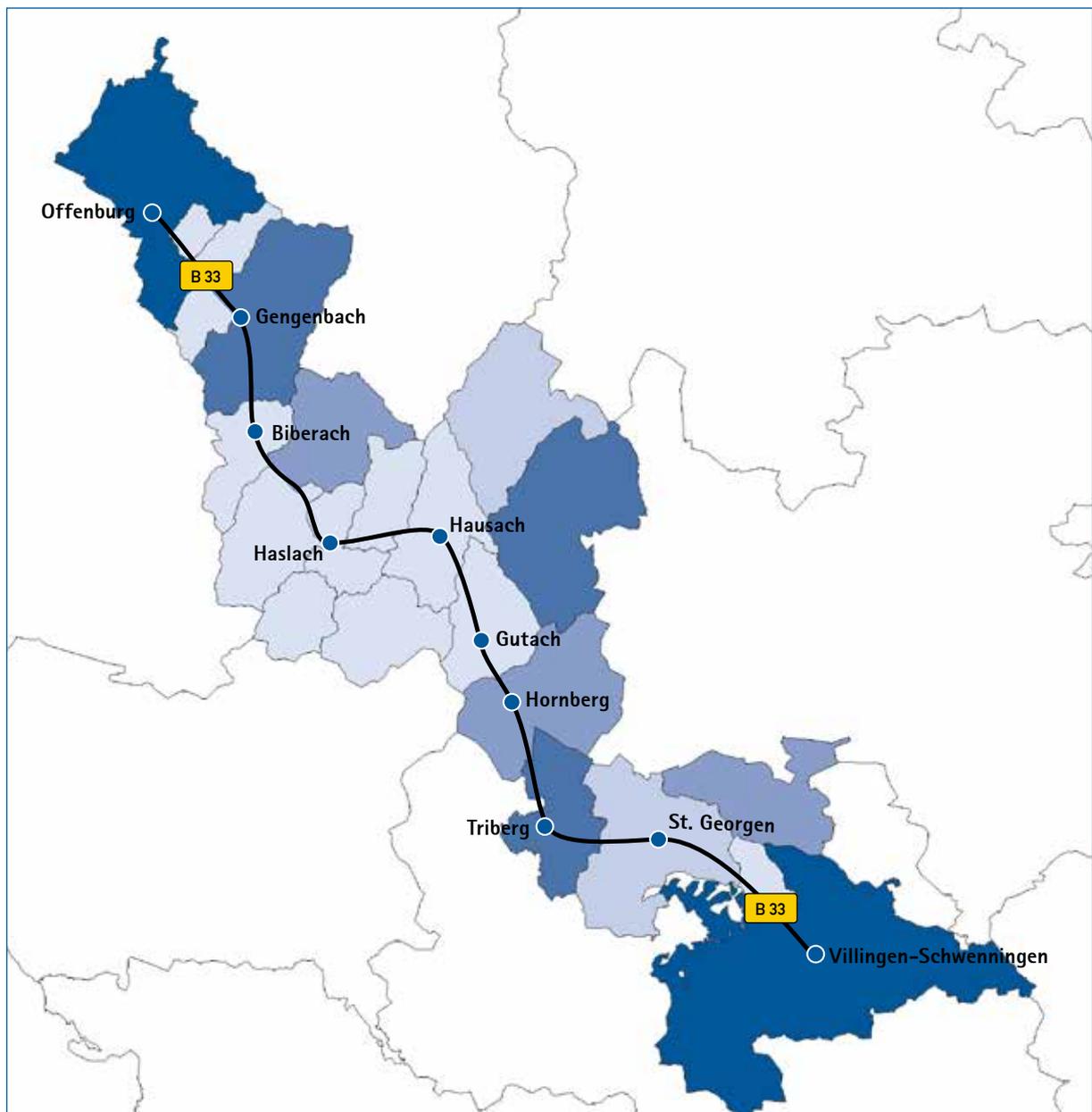
Die Aufteilung der Pendlerströme folgt dabei einem vergleichsweise symmetrischen Muster. So liegt die Zahl der Einpendler nach Haslach von Nordwesten ebenso wie die Zahl der Einpendler von Südosten bei knapp über 1.000 Personen. Die Zahl der Auspendler hingegen ist mit 561 bzw. 691 hingegen deutlich geringer. Auch jene Ströme, die Haslach vom Wohn- zum Arbeitsort nur passieren, sind mit jeweils um 1.000 Personen in beide Richtungen etwa gleich groß.

3. Die Bedeutung von Handel und Tourismus

Aber nicht nur der Berufsverkehr wird über die Bundesstraße 33 abgewickelt. So ist der Schwarzwald auch für seine reizvolle Landschaft bekannt, die viele Menschen aus dem In- und Ausland zum Anlass für einen Urlaub in der Region nehmen. Abbildung 6 zeigt die jährlichen Gästeankünfte in den Gemeinden. Mit Abstand am größten ist die Zahl der Ankünfte in den Oberzentren Offenburg und Villingen-Schwenningen mit jeweils mehr als 70.000 Gästeankünften jährlich. Durch ihre Größe und zentralörtlichen Funktionen spielt in diesen Gemeinden neben dem Fremdenverkehr vor allem auch der Geschäftsreisetourismus eine große Rolle.

Bemerkenswert ist allerdings, dass auch aus Sicht der Rheinebene peripher gelegene, kleinere Gemeinden wie Wolfach, Hornberg oder Triberg pro Jahr jeweils rund 30.000 - 40.000 Gästeankünfte verzeichnen. Diese Besucher sind ebenso auf eine leistungsfähige Verkehrsachse angewiesen wie die zahlreichen Betriebe des Hotel- und Gastgewerbes der Region.

Abbildung 6: Anzahl der Gästeankünfte in den Gemeinden (2014)

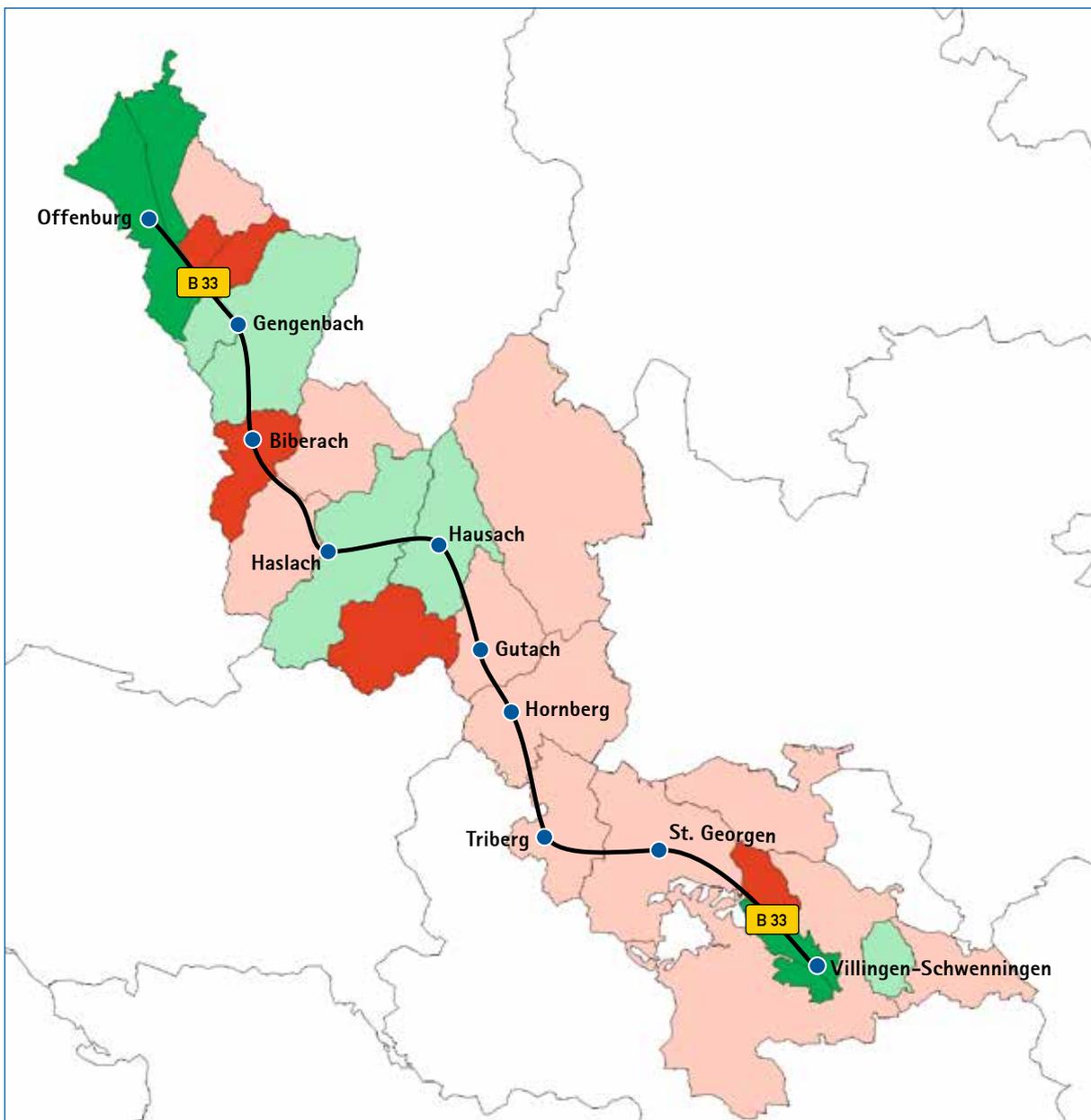


0 bis 10.000 10.000 bis 20.000 20.000 bis 30.000 30.000 bis 50.000 50.000 bis 100.000

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Ebenso induziert auch das Freizeit- und Konsumverhalten der ansässigen Bevölkerung Verkehr. Gerade für die Bewohner in den kleineren Gemeinden des Kinzigtals bieten nur die regionalen Zentren die Möglichkeit eine Vielzahl von Gütern und Dienstleistungen konsumieren zu können. Daher stellt Abbildung 7 zur weiteren Verdeutlichung der Ströme des Freizeitverkehrs nochmals die Einzelhandelszentralitäten* in der betrachteten Raumschaft auf Basis der Postleitzahlengebiete dar. Auch hier treten wieder ähnliche zentralörtliche Strukturen hervor wie beim Pendlergeschehen. Eine sehr hohe Einzelhandelszentralität besitzen lediglich die Oberzentren Offenburg und Villingen-Schwenningen, wo die Zentralitätsziffer zwischen 150 und 230 liegt. Dies bedeutet, dass der Einzelhandelsumsatz der ansässigen Betriebe deutlich über der Kaufkraft der Bevölkerung der Gemeinde liegt, was auf den Zustrom von Kunden aus anderen Gemeinden zurückzuführen ist. Auch in Hausach und Haslach liegt die Einzelhandelszentralität mit 107 bzw. 104 noch knapp im positiven Bereich. In den meisten Gemeinden des Kinzigtals allerdings befindet sich der Wert unterhalb der Marke von 100, woraus folgt, dass die Bewohner dieser Gemeinden ihre Einkäufe überwiegend in anderen Gemeinden tätigen.

Abbildung 7: Einzelhandelszentralität (Postleitzahlenebene; 2015)



0 bis 50 50 bis 100 100 bis 150 150 bis 250

Quelle: MB Reasearch

* Die Einzelhandelszentralität eines Raumes (z.B. einer Gemeinde oder eines Postleitzahlengebietes) bezeichnet die Gegenüberstellung des vor Ort erzielten Umsatzes im Einzelhandel zu der am Ort vorhandenen einzelhandelsrelevanten Kaufkraft. Sie dient somit als Indikator, inwiefern es einem Raum gelingt, Kaufkraft zugunsten des jeweils niedergelassenen Einzelhandels anzuziehen.

4. Ausbaugrad und Ausbauprojekte auf der B 33

Nachdem die große Nachfrage nach dieser Infrastruktur durch die Berufspendler und das allgemeine Verkehrsaufkommen hinreichend veranschaulicht wurde, stellt sich die Frage nach dem Ausbaugrad der Fernstraße, sowie nach etwaigen Planungen deren Kapazität zu erhöhen.

Abschnitt A: Verbindung Bundesautobahn 5 – Bundesstraße 33

Das Offenburger Stadtgebiet leidet seit längerem unter einem hohen Aufkommen von Durchgangsverkehren. So besitzt das Oberzentrum Offenburg nur eine einzige Ausfahrt von der Bundesautobahn 5, die in diesem Bereich mit etwa 60.000 Fahrzeugen pro Tag stark frequentiert ist. Sowohl die von Norden als auch die von Süden ankommenden Verkehre nutzen diese Abfahrt, um Offenburg bzw. die südöstlich liegenden Gemeinden an der Bundesstraße 33 erreichen zu können. Damit müssen diese Fahrzeuge zum einen durch das westliche Stadtgebiet Offenburgs geleitet werden. Zum anderen stößt auch die Abfahrt selbst an ihre Kapazitätsgrenze.

Diese Problemstellung ist bereits seit weit mehr als 10 Jahren bekannt. So findet sich die 3,5 km lange Südumfahrung von Offenburg in Form einer zusätzlichen Autobahnabfahrt, welche die Bundesautobahn 5 mit den Bundesstraßen 3 und 33 verbindet, bereits im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003. Heute, 13 Jahre später, ist der Leidensdruck noch größer geworden. Noch befindet sich der dreistreifige Neubau im Stadium der Vorplanung. Ziel muss es sein, den genauen Verlauf der Straße nun festzulegen und damit eine zeitnahe Umsetzung des Baus zu ermöglichen.

Mit gerade einmal 21,8 Mio. Euro zählt dieses Ausbauprojekt zu den am günstigsten zu realisierenden Neubauten von Bundesstraßen mit Planungsrecht im Land. Darüber hinaus wurde es in dieser Kategorie vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg in einer anhand von sechs Einzelkriterien (Nutzen-Kosten-Faktor, Verkehrssicherheit, Lärmentlastung, Verkehrsfluss, Umweltverträglichkeit und Netzfunktion) durchgeführten Priorisierung auf den siebten von 34 Plätzen eingestuft.

Abschnitt B: Offenburg Süd – Gegenbach Nord

Bereits seit dem Jahr 2010 ist auf diesem stark befahrenen Streckenabschnitt die Erweiterung auf vier Spuren im Bau. Leider kam es zuletzt aufgrund von Änderungen der Planungen und allgemeinen Kostensteigerungen im Straßenbau zu einem deutlich erhöhten Finanzbedarf, der wiederum durch den Bund als Auftraggeber zunächst genehmigt werden musste. Dies führte zu deutlichen Verzögerungen im Zeitplan, so dass mit einer Fertigstellung des vierstreifigen Ausbaus erst im Jahr 2018 gerechnet werden darf.

Abschnitt C: Gegenbach Nord – Gengenbach Süd

Für diesen Abschnitt ist ein dreistreifiger Ausbau mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten vorgesehen. Das entsprechende Planfeststellungsverfahren wurde im Mai 2014 eingeleitet und eine zweite Offenlage der Pläne ist für das Jahr 2016 vorgesehen. Mit dem Ausbau wird jedoch aufgrund der beschränkten finanziellen und personellen Ausstattung der Planungsbehörde voraussichtlich erst nach Abschluss des Ausbaus des nordwestlich gelegenen Abschnitts begonnen werden.

Abschnitt D: Gengenbach Süd – Biberach Nord

Ab der Anschlussstelle Gengenbach Süd hingegen ist der Ausbau bereits erfolgt. Schon heute fließt der Verkehr in diesem Teil der Bundesstraße 33 auf drei Streifen mit wechselseitiger Überholmöglichkeit.

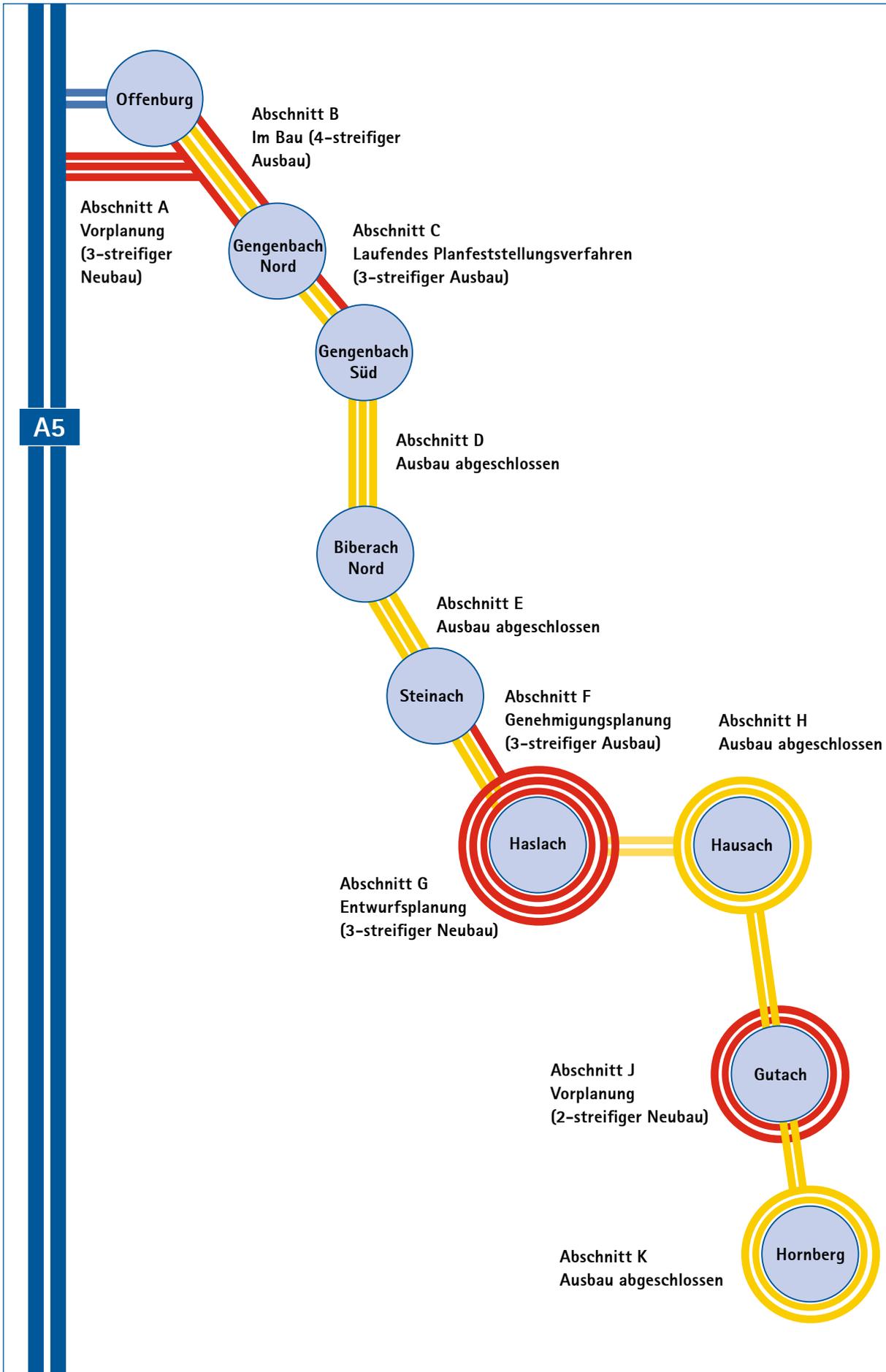
Abschnitt E: Biberach Nord – Steinach

Auch weiter in Richtung Steinach ist die Strecke bereits auf drei Streifen ausgebaut worden. Die Übergabe an den Verkehr erfolgte hier im Jahr 2010.

Abschnitt F: Steinach – Haslach West

Dem gegenüber steht der südöstlich folgende Abschnitt der Bundesstraße. Zwischen Steinach und Haslach haben noch keine Bauarbeiten stattgefunden. Hier steht man noch relativ am Anfang des Planfeststellungsverfahrens für einen dreistreifigen Ausbau. Damit steht zu befürchten, dass dieser Abschnitt der letzte sein wird, der zwischen Offenburg und Haslach fertig gestellt werden wird. Aus heutiger Sicht muss mit einem Datum jenseits des Jahres 2020 gerechnet werden.

Abbildung 8: Ausbaugrad und Ausbauprojekte an der B 33



Abschnitt G: Umgehung Haslach

Die am stärksten diskutierte Baumaßnahme der Bundesstraße 33 ist die geplante Umgehung der Stadt Haslach. So wurde von Seiten des Regierungspräsidiums Freiburg als Planungsbehörde ursprünglich die sogenannte Bündelungstrasse vorgelegt. Das Hauptaugenmerk liegt bei dieser Trasse darauf, den Verkehrsfluss auf der Bundesstraße in optimaler Weise zu gewährleisten. Da man für den vorausgehenden von Steinach kommenden Abschnitt einen dreistreifigen Ausbau plant, sollte auch die Bündelungstrasse wechselseitige Überholmöglichkeiten bieten. Die Realisierungskosten werden derzeit auf etwa 45 Mio. Euro geschätzt.

Ähnlich wie die Verbindung von A5 und B33 südlich von Offenburg schneidet auch die Ortsumgehung Haslach in der Priorisierung der Neubauprojekte auf Bundesstraßen des Landes Baden-Württemberg sehr gut ab. So findet sie sich auf Platz 9 von 34 wieder und hat damit gute Chancen auf eine Realisierung. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde sie ebenfalls bereits in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Allerdings herrscht in der Stadt Haslach keine Einigkeit, wie die Umgehung zu realisieren sei. Während der Verlauf zwischen der Kinzig im Norden und den Bahngleisen im Süden weitestgehend unkritisch gesehen wird, werden durchaus Bedenken gegenüber der westlichen Einfahrt in die Stadt geäußert. So fürchten vor allem Bewohner des Ortsteils Schnelling im Nordwesten der Stadt mit zusätzlichem Lärm konfrontiert zu werden. Ein weiterer Diskussionspunkt ist das Brückenbauwerk, das benötigt wird, um die Kinzig zu überqueren. Hier gibt es Befürchtungen, dass durch die Größe des Bauwerks das touristische Potenzial der Schwarzwaldgemeinde gemindert wird.

Eine Tunnellösung ist zwar als Option für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen worden. Ihr wird jedoch aufgrund der hohen Kosten nur eine geringe Realisierungschance zugerechnet. Ein weiterer Einflussfaktor, den es bei den Planungen zu berücksichtigen gilt, ist der Hochwasserschutz. Jede planerische Lösung hat auch dessen Belange im Auge zu behalten. Somit muss ein Konsens gefunden werden, der sowohl dem Verkehrsfluss und der überregionalen Bedeutung der Bundesstraße 33 Rechnung trägt, als auch lokale Betroffenheiten berücksichtigt.

Abschnitt H: Umgehung Hausach

In Hausach hingegen existiert bereits eine Ortsumgehung. Im Jahr 1995 wurde die damals 107,7 Mio. DM teure Baumaßnahme fertiggestellt. Hierbei handelt es sich um den 1.085 m langen im Norden um die Stadt herumgeführten Sommerbergtunnel.

Abschnitt I: Hausach – Gutach

Hinter dem Sommerbergtunnel wird die Bundesstraße 33 dann zweistreifig weiter geführt. Während die auf dem kurzen Abschnitt zwischen Haslach und Hausach deckungsgleich verlaufende Bundesstraße 294 ihren Weg Richtung Schiltach nimmt, knickt die Bundesstraße 33 südlich nach Gutach ab.

Abschnitt J: Umgehung Gutach

Bereits seit Ende der 60er-Jahre wird schon über eine Umfahrung der Gemeinde Gutach diskutiert. So findet sich dieses Infrastrukturprojekt auch schon im Bundesverkehrswegeplan 2003 wieder – allerdings lediglich im weiteren Bedarf. Seitdem wurden verschiedene Varianten einer Umfahrung erwogen. Auf viel Gegenliebe stößt dabei in der Gemeinde selbst naturgemäß eine Tunnellösung, der allerdings mit Kosten von mehr als 100 Millionen Euro nur geringe Realisierungschancen zugerechnet werden. Eine weitere Variante wäre eine offene Troglösung östlich des Ortszentrums, die mit lediglich 26 Millionen Euro deutlich günstiger zu verwirklichen wäre.

Abschnitt K: Umgehung Hornberg

Auch in Hornberg wurden bereits in den 60er-Jahren erste Variantenuntersuchungen für eine Ortsumfahrung vorangetrieben. Bis zur Realisierung in Form einer Tunnellösung hat es dann aber weitere vierzig Jahre gedauert. So wurde der 1.820 m lange Tunnel im Juli 2006 nach fünfjähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben und damit der Ortskern Hornbergs vom Durchgangsverkehr entlastet.

Abbildung 9: Ortsumfahrung Haslach (aktueller Planungsstand)

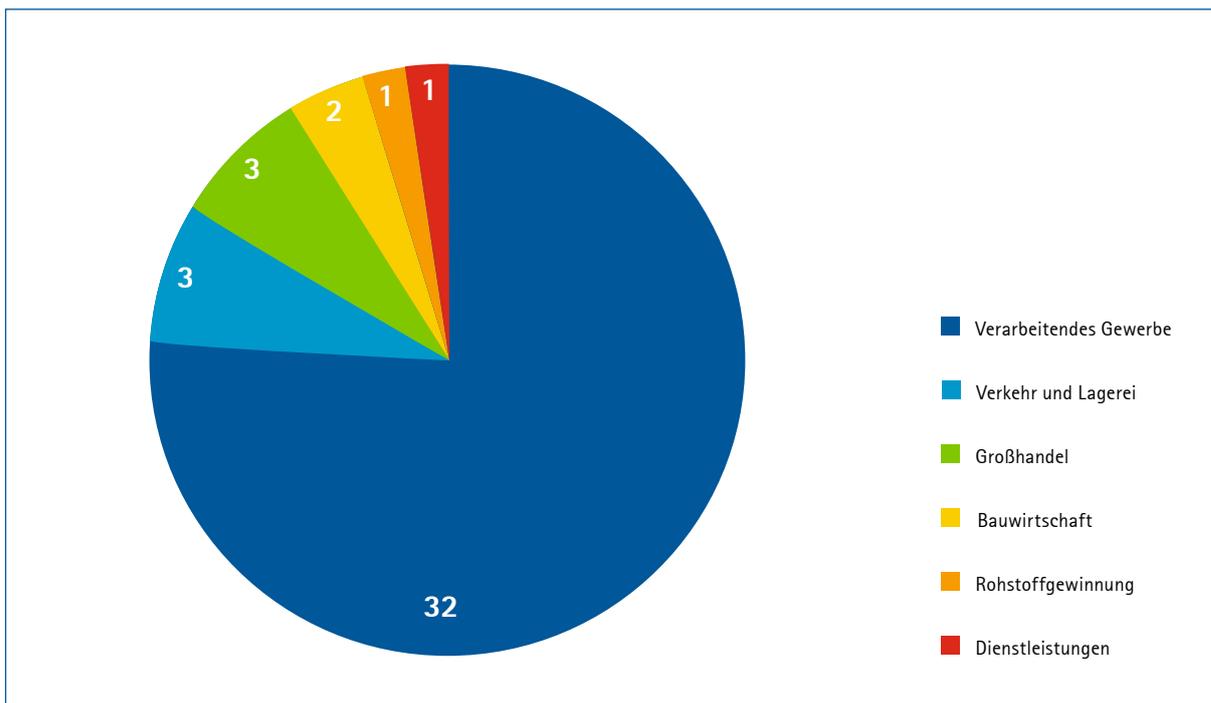


Quelle: Regierungspräsidium Freiburg

5. Ergebnisse der Unternehmensbefragung

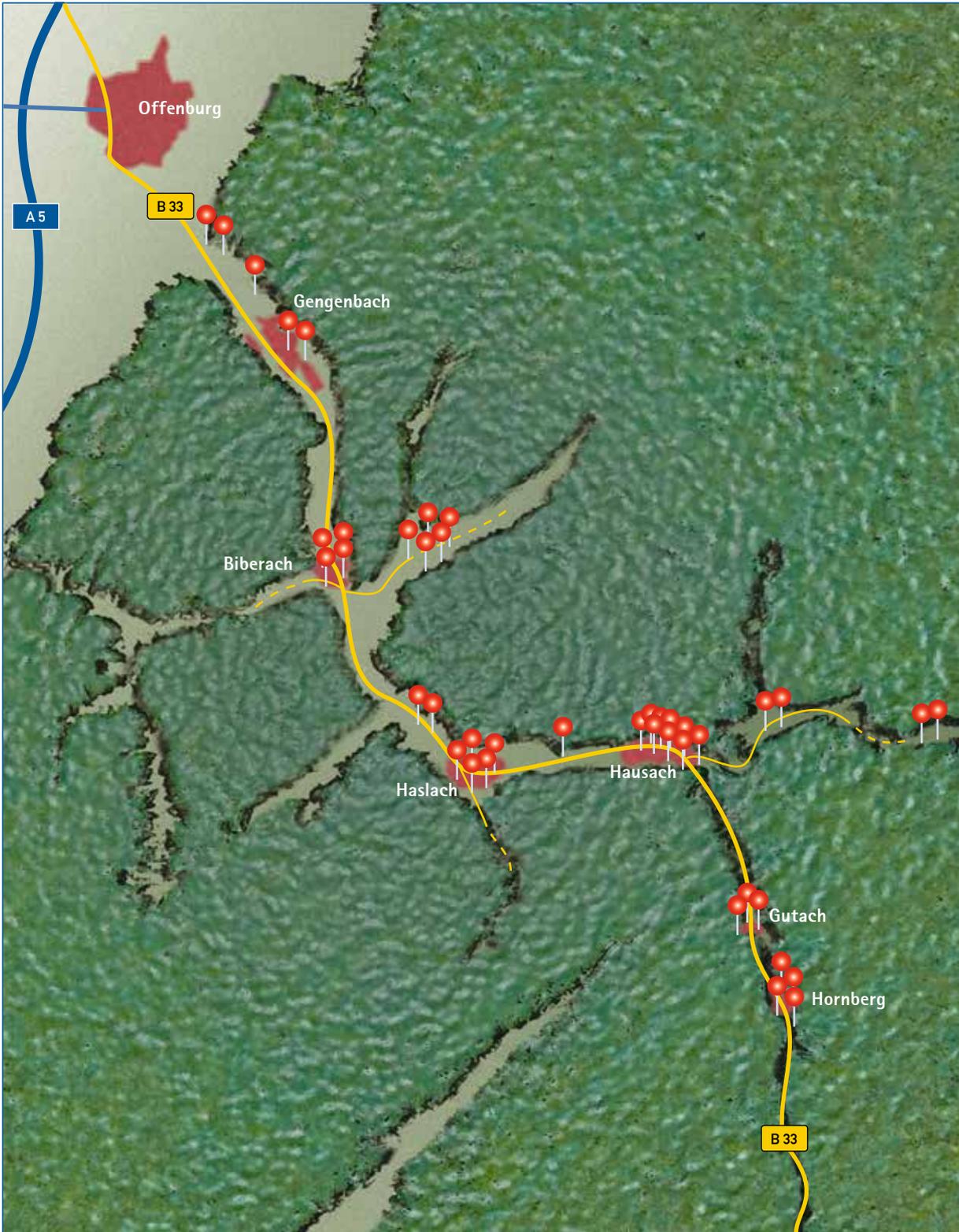
Neben der rein quantitativen Auswertung von Kapazität und Inanspruchnahme einer Infrastruktur liefert auch die Befragung ihrer Nutzer wichtige Erkenntnisse darüber, wo Problembereiche und Verbesserungspotenziale liegen. Im Herbst 2015 hat die IHK Südlicher Oberrhein daher die größten Unternehmen aus den Anliegergemeinden der Bundesstraße 33 angeschrieben und sie um ihre Einschätzung ihrer Erreichbarkeit und der verkehrlichen Situation in ihrer Region gebeten. Kriterien für die Auswahl der Unternehmen waren neben ihrer räumlichen Lage zum einen eine Mitarbeiterzahl von über 50 Beschäftigten sowie die Annahme, dass sie aufgrund ihrer Branchenzugehörigkeit über einen hohen Transportbedarf verfügen. Somit besäße verkehrliche Erreichbarkeit eine doppelte Relevanz für sie – zum einen für die Erreichbarkeit durch ihren Lieferverkehr, zum anderen für die Erreichbarkeit durch die eigenen Mitarbeiter.

Abbildung 10: Befragte Unternehmen nach Branchen



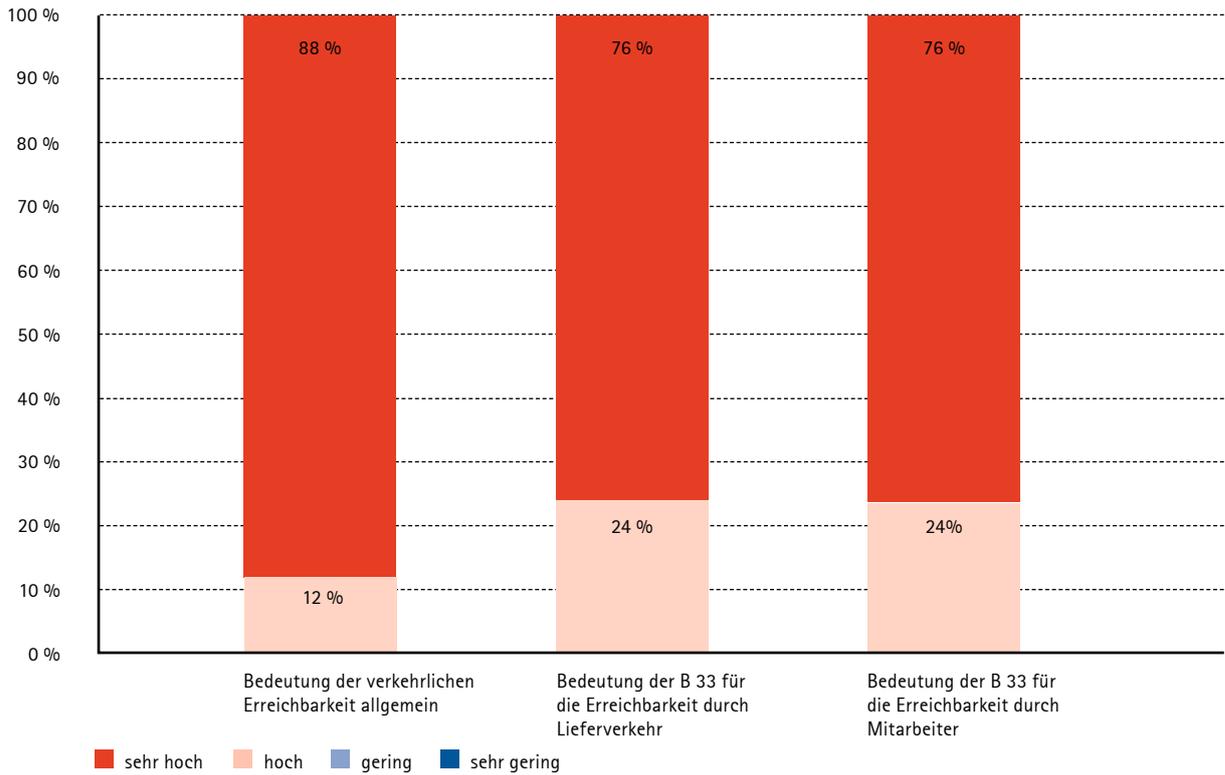
Insgesamt wurden 42 Unternehmen befragt, wovon 32 dem Verarbeitenden Gewerbe zuzuordnen sind. Außerdem vertreten waren Unternehmen aus den Branchen Verkehr, Handel, Bauwirtschaft, Rohstoffgewinnung und Dienstleistungen. 25 der befragten Unternehmen haben geantwortet, so dass eine Rücklaufquote von 59,5 Prozent erzielt werden konnte. Abbildung 11 verdeutlicht nochmals, wie unmittelbar diese Unternehmen durch ihre räumliche Lage auf die Bundesstraße 33 angewiesen sind.

Abbildung 11: Räumliche Lage der befragten Unternehmen



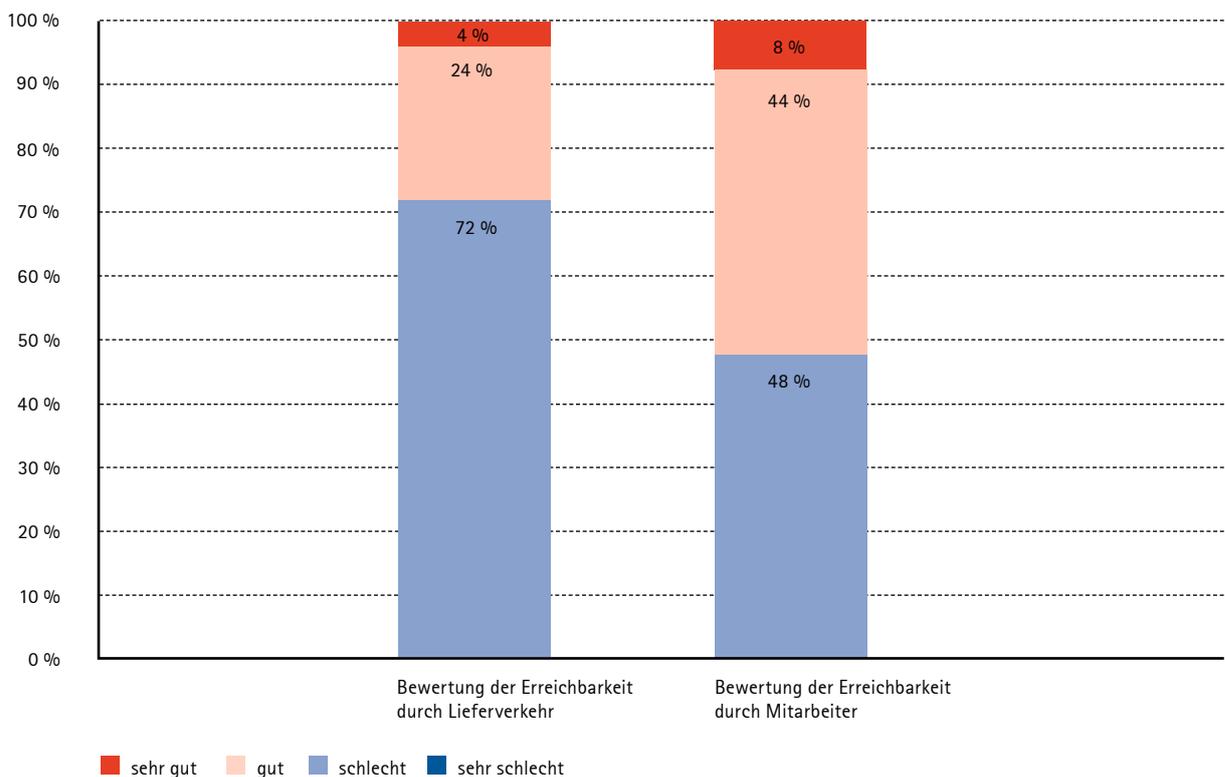
Bevor die Unternehmen um ihre Einschätzung der Situation auf der Bundesstraße 33 gebeten wurden, wurde zunächst geprüft, wie wichtig sie die verkehrliche Erreichbarkeit allgemein einschätzen. Für 22 der 25 Unternehmen spielt verkehrliche Erreichbarkeit eine sehr wichtige Rolle, für die drei anderen eine wichtige Rolle. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Frage nach der Bedeutung, welche die Bundesstraße 33 für die verkehrliche Erreichbarkeit besitzt. Sowohl bei der Erreichbarkeit durch die Lieferverkehre als auch bei der Erreichbarkeit durch Mitarbeiter sind es mit jeweils 18 drei Viertel der Unternehmen, die der Bundesstraße 33 eine sehr hohe Bedeutung beimessen. Kein einziges Unternehmen gibt an, dass diese eine geringe Bedeutung für sie hätte. Dies unterstreicht die zentrale Funktion, die diese Straße für die Unternehmen der Region hat.

Abbildung 12: Bedeutung der Erreichbarkeit und der B 33 für die Unternehmen



Wie aber bewerten die Unternehmen die eigene Erreichbarkeit? Auch dies wurde mit Hilfe einer vierstufigen Skala von „sehr gut“ bis „sehr schlecht“ abgefragt. Die Ergebnisse zeigen die Defizite in der Verkehrsanbindung auf. Während es in Bezug auf die Anfahrt von Mitarbeitern immerhin noch etwas mehr als die Hälfte der Unternehmen ist, die von einer guten oder sehr guten Verkehrsanbindung spricht, sind die Angaben für den Lieferverkehr deutlich negativer. Mit 72 Prozent bewertet die deutlich Mehrzahl der Unternehmen die Erreichbarkeit durch Transporte als schlecht.

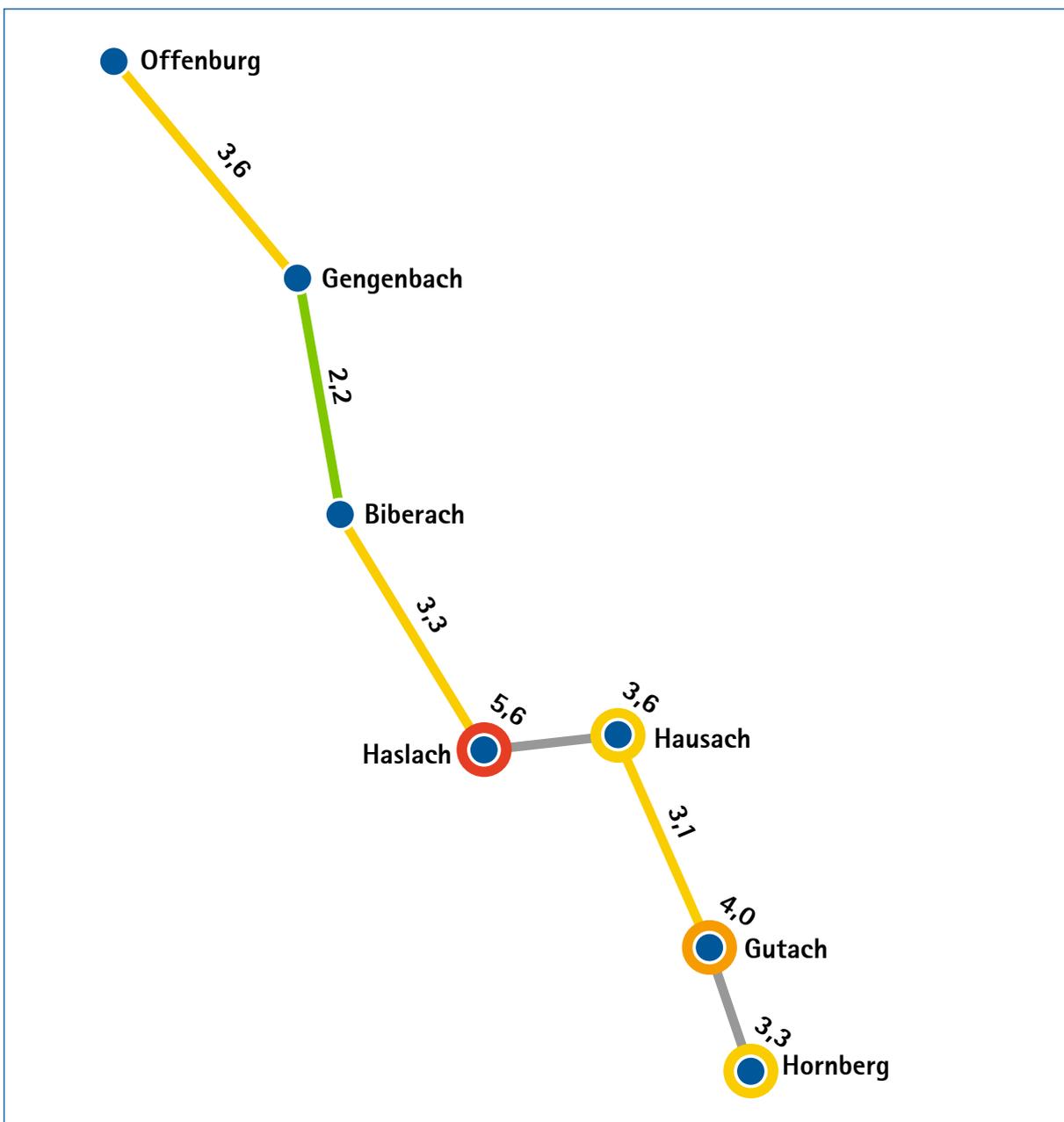
Abbildung 13: Bewertung der eigenen Erreichbarkeit



Diese eher kritische Bewertung führt zu der Frage, welche Abschnitte der Bundesstraße 33 von den Unternehmen besonders kritisch gesehen werden. Daher wurden sie gebeten, den Verkehrsfluss auf den einzelnen Streckenabschnitten anhand von Schulnoten zu bewerten. Die Durchschnittsnoten veranschaulicht die schematische Abbildung 13. Während der Verkehrsfluss auf weiten Teilen der Bundesstraße als „befriedigend“ charakterisiert wird, wird der bereits vor Jahren auf drei Spuren ausgebaute Abschnitt von Gengenbach nach Biberach sogar noch mit einem „gut“ bewertet. Auf die Frage, ob ein solcher wechselseitiger dreispuriger Ausbau als derzeit ausreichend bewertet würde, stimmte mit 68 Prozent die Mehrheit zu.

Ganz anders stellen sich die Ergebnisse bei den beiden Ortsdurchfahrten in Haslach und Gutach dar, deren Bewertungen gegenüber den anderen Abschnitten abfallen. Besonders den Verkehrsfluss auf der Ortsdurchfahrt Haslach bewerten 18 der antwortenden 25 Unternehmen mit „ungenügend“; kein einziges vergibt eine bessere Note als die 4. Dies verdeutlicht, wie groß der Handlungsdruck für die Verkehrspolitik ist, hier zu einer planerischen Lösung zu kommen.

Abbildung 14: Bewertung des Verkehrsflusses durch die Unternehmen



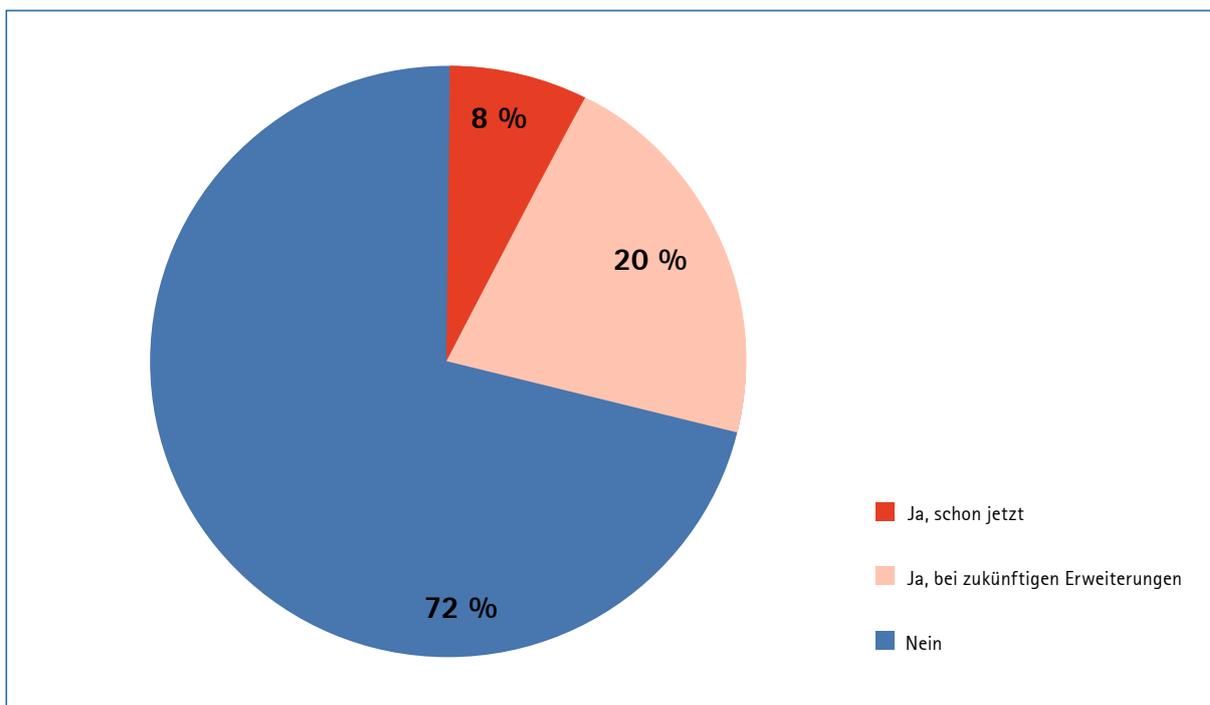
Folgen einer ungenügenden Erreichbarkeit

Wie aber wirken sich die Defizite im Verkehrsfluss auf die Unternehmen im Kinzigtal aus? Insgesamt fühlen sich 76 Prozent der Unternehmen durch den verzögerten Ausbau der Bundesstraße in ihren wirtschaftlichen Aktivitäten benachteiligt.

Besonders die großen Zeitverluste machen den Unternehmen zu schaffen. So kommt es regelmäßig zu Verspätungen von Mitarbeitern und Geschäftspartnern. Am gravierendsten ist das Problem jedoch beim Lieferverkehr – hier verlieren die Unternehmen in jeder Stunde, die ein eigenes Fahrzeug oder das eines beauftragten Logistikunternehmens im Stau steht, bares Geld. Für transportintensive Unternehmen ist dies ein gewichtiger Standortnachteil – und dies in einer Region, die aufgrund ihrer vergleichsweise peripheren Lage ohnehin schon benachteiligt ist. So wurden auch andere negative Standortcharakteristika wie die langsame Internetanbindung oder die Verfügbarkeit von Fachkräften von den Unternehmen genannt.

Dies führt zu der Frage, inwieweit die Unternehmen bereits mit dem Gedanken spielen, ihren Sitz oder ihre Lager an einen anderen Standort zu verlagern, sofern dies nicht bereits geschehen ist. Mit 72 Prozent stellt dies für die Mehrzahl der befragten Unternehmen keine Option dar. Immerhin 7 von 25 Unternehmen aber beschäftigen sich mit diesem Gedanken. Während diese Frage bei 5 von ihnen erst bei der nächsten großen Erweiterungsinvestition relevant wird, spielen bereits 2 der befragten Unternehmen konkret mit dem Gedanken abzuwandern. Dies ist umso bedenklicher, da eine Anwerbung neuer Unternehmen im ländlichen Raum aufgrund der beschriebenen Standortdefizite zunehmend schwieriger wird.

Abbildung 15: Stellt die derzeitige verkehrliche Erreichbarkeit Ihren Standort in Frage?



Um eine bessere Vorstellung über den wirtschaftlichen Schaden, den die einzelnen Unternehmen erleiden, zu erhalten, wurden diese gebeten, die Problematik zum Abschluss der Studie mit ihren eigenen Worten zu beschreiben.



Thomas Braig,
Geschäftsführer
Duralog Duravit Logistik GmbH

Die Duravit AG zählt zu den bedeutendsten Unternehmen im Schwarzwald – und das seit fast 200 Jahren. Der international tätige Hersteller von Designbädern beschäftigt allein an den Standorten Hornberg (Keramikproduktion) und Schenkenzell (Badmöbelproduktion) mehr als 800 Mitarbeiter. Die Duralog Logistik GmbH im badischen Achern ist mit ihrem Logistikzentrum als 100-prozentige Tochter von Duravit weltweit für einen reibungslosen Ablauf der Lieferungen des Badherstellers verantwortlich.

„Zwischen unseren Produktionsstätten in Hornberg und Schenkenzell und unserem Zentrallager in Achern sind unsere Logistikdienstleister täglich vierzehnmal in beide Richtungen unterwegs. Der Zeitverlust aufgrund von Ampeln, Baustellen und Staus summiert sich über das ganze Jahr gerechnet auf über 900 Stunden. Für diesen Zeitverlust müssen wir als Auftraggeber letztendlich über höhere Preise aufkommen.“



Antonia Kienzler,
Geschäftsführerin
Kienzler Stadtmöbiliar GmbH

Die Kienzler Stadtmöbiliar GmbH produziert am Standort Hausach seit über 60 Jahren hochwertige und langlebige Stadtmöbel wie Wartehallen, Fahrradüberdachungen und Werbeträger. Für die Produktion werden neben dem klassischen Stahlbau auch Teile aus Glas, Aluminium, Beton, Glasfaserkunststoff und Holz verwendet, deren Anlieferung über die B 33 erfolgt. Darüber hinaus verfügt das Unternehmen über einen eigenen Fuhrpark mit fünf LKW, mit deren Hilfe Kunden in ganz Deutschland bedient werden.

„Der tägliche Stau in Haslach behindert unsere Erreichbarkeit durch Mitarbeiter und den Werksverkehr erheblich. Unsere Zulieferer verlieren so täglich etwa 3 Stunden und unsere Mitarbeiter insgesamt 12 Stunden durch den unzureichenden Ausbau der B 33. Neben der langsamen Internetverbindung ist dies ein weiterer Standortnachteil für uns im ländlichen Raum!“



Die Karl Uhl GmbH & Co. KG mit Hauptsitz in Hausach betätigt sich in der Gewinnung, Verarbeitung und Lieferung von Rohstoffen für das Baugewerbe. Ihr Aktionsradius erstreckt sich von der französischen Grenze bis über den östlichen Schwarzwald hinaus. So besitzt das Unternehmen Standorte am gesamten Verlauf der Bundesstraße 33: von den Kieswerken in Willsätt und Kehl-Goldscheuer im Westen werden jährlich mit dem eigenen Fuhrpark rund 200.000 Tonnen Zuschlag für die Betonherstellung über die B 33 zu den Abnehmern transportiert. Es werden in der Hauptsache Betonwerke im Raum Villingen – St. Georgen – Hausach und auf der Ostschiene bis Rottweil, Oberndorf a.N., Schramberg und Schenkenzell angefahren, welche im Besitz der Firma sind.

„Da alle Standorte östlich von Haslach i.K. liegen, muss Haslach von jedem LKW zweimal durchfahren werden. Besonders hier stehen unsere Fahrzeuge immer häufiger im Stau. Dies schlägt sich direkt in unseren Kosten nieder. Wir gehen davon aus, dass unser wirtschaftlicher Schaden durch diese Zeitverluste jährlich bei mindestens 100.000 Euro liegt – mit steigender Tendenz!“

Richard Uhl,
Geschäftsführer
Karl Uhl GmbH & Co. KG



Seit 1919 ist Wolfach im mittleren Schwarzwald der Stammsitz der Carl Leipold GmbH. Sie zählt damit zu den ältesten industriellen Drehereien in Deutschland. Über 200 Mitarbeiter produzieren hier Präzisionsteile aus Kupferlegierungen und verschiedenen Stählen. Zu seinen Kunden zählt das Unternehmen überwiegend Firmen aus der Automotive- und Elektrotechnikbranche sowie aus dem Bereich Industrie- und Haustechnik.

„Unsere Produkte werden durch unsere Kunden täglich nach dem Prinzip des „Milkruns“ auf einer festen Route abgeholt. Dadurch hat sich die Zahl der Abholvorgänge in den vergangenen Jahren erheblich erhöht. Oftmals kommt es aber zu Verzögerungen aufgrund der hohen Stauanfälligkeit auf der B 33. Wir erhalten als Folge massive Beschwerden der Transportunternehmen bis hin dazu, dass einige Kurriere sich weigern uns anzufahren. Dies betrifft vor allem die Stoßzeiten morgens und abends im Bereich der Ortsdurchfahrt Haslach.“

Pascal Schiefer,
Geschäftsführer
Carl Leipold GmbH



Barbara Vetter,
Geschäftsführerin PASCHAL-Werk
G. Maier GmbH, Steinach

Ursprünglich 1904 als Baustoffhandlung gegründet ist die Paschal-Werk G. Maier GmbH nun schon seit über 100 Jahren am Standort Steinach ansässig. Heute bietet sie ihren Kunden in über 40 Ländern Komplettlösungen im Bereich Betonschalungen an. Allein am Hauptsitz Steinach beschäftigt das Unternehmen etwa 140 Mitarbeiter.

„Wir erhalten am Tag 10 – 20 Lieferungen per LKW und haben ebenso viele Auslieferungen. Leider mussten wir zuletzt wegen der zähen Baustellen auf der B 33 große Zeitverluste hinnehmen. Da wir auch zahlreiche Zulieferer haben und täglich mit eigenem Fuhrpark in der Region aktiv sind, müssen wir aufgrund der regelmäßigen Staus, verursacht von den vielen Ampelanlagen in Haslach, mit hohen Zeitverlusten leben. Desweiteren birgt die schlecht einsehbare B 33-Abfahrt in Steinach Risiken. Der Bau einer B 33-Ausfahrt auf der Geraden von Offenburg kommend, ist meiner Meinung nach, längst angebracht. Insgesamt schätzen wir unseren wirtschaftlichen Schaden auf 5.000 – 10.000 Euro jährlich!“



Glas-Schneiderei | -Schleiferei | -Biegerei | -Siebdruckerei



Holger Wegmann,
Geschäftsführer Glasmanufaktur
Pfaehler GmbH & Co. KG

Die Glasmanufaktur Pfaehler GmbH & Co. KG mit Sitz in Gengenbach ist ein zukunftsorientiertes mittelständisches Unternehmen, das sich auf die Bearbeitung von Flachglas spezialisiert hat. Seit 1935 ist das Unternehmen im mittleren Schwarzwald ansässig und beliefert von hier aus Kunden des verarbeitenden Gewerbes im gesamten Bundesgebiet und darüber hinaus.

„Die Bundesstraße 33 ist für uns die zentrale Verkehrsachse. Durch die Bauarbeiten auf der Strecke in Richtung Offenburg mussten wir in den letzten Jahren mit zahlreichen Verspätungen von Lieferungen und Geschäftspartnern leben. Noch schwieriger ist die Situation allerdings in Haslach: hier kommt es regelmäßig zu Staus und es zeichnet sich keine Lösung für die Beseitigung dieses Nadelöhrs ab.“



Die Karl Streit GmbH & Co. KG ist bereits seit mehr als 150 Jahren am Standort Hausach in der Gewinnung und Verarbeitung des Rohstoffes Holz aktiv. Mit über 360.000 Festmetern Jahreseinschnitt zählt das Sägewerk Streit zu den größten holzverarbeitenden Betrieben Baden-Württembergs und beschäftigt mehr als 80 Mitarbeiter. Aufgrund seines großen Rohstoffbedarfs ist das Unternehmen fest mit seinem Standort im mittleren Schwarzwald verbunden.

„Als transportintensives Unternehmen haben wir pro Tag um die 100 LKW-Bewegungen. Das macht 24.000 Bewegungen jährlich, bei denen rund 1.000.000 m³ Transportgut bewegt werden. Aufgrund unserer eingeschränkten Erreichbarkeit bezahlen wir derzeit einen Aufschlag von einem Euro pro m³. Uns entstehen jedes Jahr somit Zusatzkosten in Höhe von rund 1.000.000 Euro!“

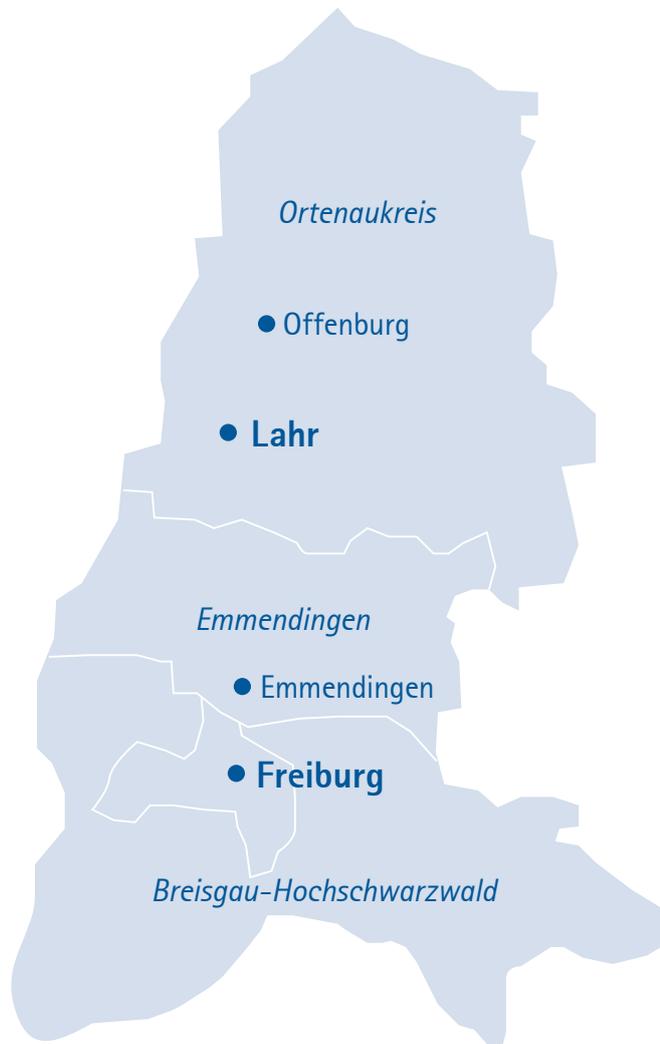
Klaus Henne,
Geschäftsführer
Karl Streit GmbH & Co. KG

6. Ausblick

Die Stimmen der Unternehmer verdeutlichen, wie stark gerade Betriebe mit hohem Transportaufkommen unter dem unzureichenden Ausbau der Bundesstraße 33 leiden. Zeitverluste verursachen höhere Personalkosten bei eigenen Beschäftigten, die in Stauereignisse geraten oder beauftragte Transportunternehmen lassen sich den größeren Zeitaufwand über höhere Preise erstatten. Beides führt zu einem komparativen Standortnachteil der Unternehmen in einer Region, die zwar durch ihren hohen Freizeitwert und die attraktive Landschaft durchaus Vorzüge besitzt, bei harten Standortfaktoren wie Breitbandversorgung und Kundennähe aber ohnehin schlechter abschneidet als etwa die Rheinebene im Westen. Dass die Unternehmen diese Nachteile in ihrem alltäglichen Geschäft auch wahrnehmen, zeigt der Anteil von 28 Prozent, der sich bereits heute Gedanken darüber macht, den Standort mittelfristig zu verlagern.

Aber nicht nur die Unternehmen leiden unter dem unzureichenden Ausbaugrad der Bundesstraße. Auch die Beschäftigten müssen mit Zeitverlusten leben, wenn Sie sich morgens auf den Weg zur Arbeit machen oder abends von dieser zurückkehren. Gerade wenn der Berufsverkehr seine größte Intensität erreicht, stößt die Bundesstraße häufig an ihre Kapazitätsgrenze. Die Auswertung der Pendlerstatistik hat gezeigt, dass sich die Zahl der Pendler auf der Bundesstraße 33 zwischen Offenburg und Villingen-Schwenningen auf über 20.000 Menschen täglich summiert. Sie sind auf die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße angewiesen.

Mehr als ein Viertel der Pendler muss darüber hinaus auch die Gemeinde Haslach passieren. Gerade ihre Ortsdurchfahrt wird immer wieder als das entscheidende Nadelöhr auf der Bundesstraße 33 genannt. Es ist an der Zeit, sich hier auf eine Variante des Ausbaus zu einigen, die zwar lokale Interessen berücksichtigt, die aber vor allem der überregionalen Bedeutung dieser Straße gerecht wird und den Gemeinden des Kinzig- und Gutachtals eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ermöglicht. Noch bieten auch ländliche Regionen Baden-Württembergs die Voraussetzungen dafür, sich als ökonomisch starke Räume zu präsentieren. Bleiben in Zukunft aber Investitionen in die Infrastruktur solcher Räume aus, wird sich auch ihr wirtschaftlicher Ausblick verdunkeln.



IHK Südlicher Oberrhein

Sitz und Hauptstelle Freiburg

Schnewlinstraße 11-13
79098 Freiburg
Postfach 860, 79008 Freiburg
Tel: +49 761 3858-0
Fax: +49 761 3858-222
E-Mail: info@freiburg.ihk.de

Hauptgeschäftsstelle Lahr

Lotzbeckstraße 31
77933 Lahr
Postfach 1547, 77905 Lahr
Tel: +49 7821 2703-0
Fax: +49 7821 2703-777
E-Mail: info@freiburg.ihk.de