



## Tunnel B 33 Waldsiedlung

# Meilenstein für weniger Lärm und besseren Verkehrsfluss

Nach dreieinhalb Jahren Bauzeit ist der neue B 33-Tunnel an der Waldsiedlung Reichenau für den Verkehr freigegeben worden. Der Bau der 745 Meter langen Röhre kostete rund 63 Millionen Euro und ist Teil des vierspurigen Neu- und Ausbaus der Bundesstraße zwischen Konstanz und Allensbach.

Von Elke Rutschmann

**KONSTANZ/REICHENAU.** Mehr als 30 000 Autos passieren täglich das Nadelöhr B 33 am Bodenseeufer bei Konstanz, immer wieder kam es in der Vergangenheit zu Staus und Unfallunfällen. Deshalb wird die Strecke auf knapp elf Kilometern ausgebaut. Bis das gesamte Teilstück fertig ist, dauert es nach Angaben des Regierungspräsidiums Freiburg (RP) allerdings noch mindestens acht Jahre. Das Projekt umfasst am Ende drei Tunnel, 24 Brücken, 26 Stützwände sowie 9350 Quadratmeter Lärmschutzwände.

Vor zwei Wochen wurde der neue B 33-Tunnel an der Waldsiedlung Reichenau für den Verkehr freigegeben. Bei der Süd- und Nordröhre in Fahrtrichtung Konstanz sind beide Fahrstreifen freigegeben. In der Nordröhre in Richtung Singen steht momentan nur der eine Fahrstreifen zur Verfügung. Der zweite Fahrstreifen soll später freigegeben werden. Angebunden an die alte B 33 sind die neuen Fahrbahnen über eine Rampe zwischen Hegne und der Waldsiedlung.

Der 745 Meter lange und 20 Meter breite Tunnel ist laut Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer (parteilos) ein „weiterer Meilenstein“ für den vierstreifigen Ausbau der B 33 (siehe Beitrag unten). Durch die Verlegung des Verkehrs in den Tunnel und die gleichzeitige Sperrung der L 220 für den Verkehr wird die Lärmbelastung des Reichenauer Ortsteils Waldsiedlung bereits jetzt deutlich entlastet.

### „Entlastung für die Region und ein wichtiges Etappenziel“

Mit der Freigabe des Tunnels sei „ein wichtiges Etappenziel“ erreicht, sagte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Michael Theurer (FDP). Mit dem neuen Streckenabschnitt entlaste man die gesamte Region. Der Tunnel sei Teil einer leistungsfähigen West-Ost-Achse, eine wichtige Investition für das



Durch das nördliche Portal des Tunnels bei der Waldsiedlung in Richtung Konstanz darf der Verkehr beide Spuren nutzen. FOTOS: LUSTAUFAHMEN SÜDWEST

### Daten und Fakten auf einen Blick

<b>Maßnahme:</b>	Bau Tunnel Waldsiedlung als Teil des vierspurigen Ausbaus der B 33	<b>Tunnellänge:</b>	745 Meter
<b>Bauherr:</b>	Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg	<b>Gesamtbreite:</b>	20,40 Meter
<b>Bauzeit:</b>	1/2019 bis 7/2022	<b>Rohbauhöhe:</b>	6,30 bis 6,43 Meter
<b>Planung Tunnelrohbaus:</b>	Ingenieurgesellschaft Grontmij – Schüßler Plan Frankfurt	<b>Gesamtaushub:</b>	170 000 Kubikmeter
<b>Kosten:</b>	63 Millionen Euro	<b>Besonderheiten:</b>	rund 10 000 Quadratmeter Spundwände eingebracht, etwa 45 000 Kubikmeter Stahlbeton und 11 500 Tonnen Bewehrungsstahl verbaut

Land Baden-Württemberg und auch die Nachbarn in der Schweiz.

Nach der Verkehrsfreigabe erfolgt ein vierwöchiger Probetrieb. Der Verkehr fährt ohne Einschränkungen durch den Tunnel. Dabei wird die Tunnelbetriebstechnik überwacht und geprüft. Damit sollen Störungen in der Tunnelbetriebstechnik auf lange Sicht ausgeschlossen werden.

Gewöhnungsbedürftig dürfte für manche Autofahrer die Anbin-

dung der Waldsiedlung an die B 33-neu sein. Dort ist ein Halbschluss gebaut worden, der nicht den Verkehr aus allen Richtungen aufnehmen kann. Das heißt, dass ein Teil des Verkehrs nun über den Kindleilknoten und die Gemeindevverbindungsstraße zwischen Waldsiedlung und Bahnhof Reichenau fahren muss.

Der Tunnelneubau begann Anfang des Jahres 2019. Ab August 2021 wurde die Betriebstechnik in-

stalliert. Dazu zählen Tunnelfunk, Stromversorgung, Ausstattung mit Rechnern in den Betriebsgebäuden, Sensoren und Messeinrichtungen. Bauherr ist die Bundesrepublik Deutschland vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg, das die Projektleitung hatte. Die Kosten für das Tunnelprojekt gibt das RP mit 63 Millionen Euro an

### Durch die Einhausung der Trasse entfällt zusätzlicher Lärmschutz

Durch die Verlegung des Verkehrs in den Tunnel und die gleichzeitige Sperrung der Landesstraße 220 für den Verkehr wird die Lärmbelastung in der Waldsiedlung bereits jetzt deutlich reduziert. Durch die Einhausung der Trasse entfallen zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Von der Angleichung des Bodens über dem Tunnel profitiert auch das südlich angrenzende europäische Vogelschutzgebiet Untersee und westlicher Bodensee im Naturschutzgebiet Wollmatinger Ried.

Zur Baumaßnahme zählten neben dem Tunnelbauwerk auch die angrenzenden Trogbauwerke, die

Betriebsgebäude West und Ost, ein Auffangbecken, ein Trennbauwerk sowie ein Sedimentationsbecken.

Außerdem musste ein Betriebsweg erstellt werden. Außerhalb des Tunnels entstand ein provisorischer Anschluss an die B 33 westlich sowie der Lückenschluss im Straßenbau zu Abschnitt F östlich des Bauwerks.

Der Gesamtaushub betrug 170 000 Kubikmeter. Davon wurden 70 000 Kubikmeter zur Überschilderung genutzt. Weitere 30 000 Kubikmeter baute man im Straßenbau der Abschnitte A und B als Lärmschutzwand ein. Dieses Kombinationskonzept ermöglichte nach Angaben des RP eine Optimierung der Massenbewegungen und trug zu einer ressourcenschonenden Bauweise bei.

In den Tunnel wurden rund 10 000 Quadratmeter Spundwände in den Boden eingebracht sowie etwa 45 000 Kubikmeter Stahlbeton und 11 500 Tonnen Bewehrungsstahl verbaut. Auch auf dieser Baustelle waren die Folgen des Krieges in der Ukraine zu spüren. So konnten immer wieder Materialien nicht geliefert werden.

## Tiere und das Wollmatinger Ried profitieren

**KONSTAZ.** Die Natur und die Landschaft sollten durch die großen Eingriffe unterm Strich nicht leiden. Vor allem der Tunnel wurde trotz der eingesetzten Ressourcen vor allem aus Naturschutzgründen gebaut. Auf dem Tunnel befindet sich jetzt eine gewellte Landschaft mit Gräsern und Pflanzen. So entsteht mit den benachbarten Wiesen ein zusammenhängendes Wiesenband, das die zuvor von der Straße durchschnittene Natur sogar aufwertet.

Das Waldgebiet links der Straße in Richtung Konstanz bekommt dadurch wieder eine Verbindung mit dem Wollmatinger Ried, von dem es durch die Bundesstraße jahrzehntlang getrennt war. „Es ist eine Wiedervernetzungsmaßnahme“, sagt Yvonne Gudscheit, Referentin beim Ministerium für Verkehr. Die Tiere könnten jetzt wieder über den Tunnel laufen.

Zwischen der Grünbrücke, die selbst zur Vernetzung der Naturschutzgebiete als Ausgleichsmaßnahme dient, und der Konstanzer Kläranlage ist das Naturschutzgebiet Wollmatinger Ried um knapp sechs Hektar erweitert worden. Brachliegende Wiesen werden dort gepflegt, eingeschleppte Pflanzenarten (Neophyten) entfernt, und es sind auch zwei Flachteiche neu angelegt worden, die künftig als Laichgebiete für Amphibien und Brutstätten für Vögel dienen.

An einigen Stellen bestehen die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für die Baumaßnahme darin, dass vorhandene, aber in den Untergrund verlegte Bäche wieder geöffnet werden und zu neuem Lebensraum von Tieren und Pflanzen werden. (eru)



Der Bau der Tunnelröhren bringt zusätzliche Naturschutzflächen.

## Gesamtkosten für den vierspurigen Ausbau der B 33 haben sich seit Projektstart verdreifacht

Der Hegnetunnel und der Röhrenbergtunnel sollen 2027 eröffnet werden

**ALLENSBACH/HEGNE.** Seit Projektstart haben sich die geschätzten Gesamtkosten für den vierspurigen Ausbau der B 33 nahezu verdreifacht, Tendenz steigend. Zu Beginn der Arbeiten im Jahr 2009 hatten Planer und Politiker von rund 140 Millionen Euro gesprochen. Aktuell geht das Regierungspräsidium (RP) Freiburg von einem Betrag von 408 Millionen Euro aus.

Naturschutzmaßnahmen und steigende Baukosten hätten die Kosten zusätzlich in die Höhe getrieben. Auch der schwierige Untergrund in Bodenseenähe macht

den Planern zu schaffen. Die landschaftlich und ökologisch hochsensible Lage der Straße an Bodanrück und Untersee habe von Beginn an einer sorgfältigen Planung mit besonderen Aufwendungen zum Schutz der betroffenen Bodensee-Uferlandschaft bedurft, so das RP. Nach dessen Angaben dauert es noch mindestens acht Jahre, bis das Projekt fertiggestellt ist.

Als Nächstes sollen zwei weitere Tunnel entstehen: Der Röhrenbergtunnel mit 970 Metern Länge bei Allensbach, und auch bei Hegne soll der Verkehr auf 700 Metern

Länge ab 2027 unter der Erde fließen. Sie bilden das Herzstück des Projekts. Ihre Eröffnung ist für das Jahr 2027 geplant.

Das Grundwasservorkommen und schlammiger Untergrund südlich von Hegne sorgen allerdings für Verzögerungen. Hier besteht der Untergrund aus weichem Seeton – das sind nach Einschätzung des Regierungspräsidiums keine einfachen Voraussetzungen für einen Tunnelbau. Die Bauarbeiten dort und die Schwierigkeiten könnten die Projektkosten noch weiter in die Höhe treiben. (eru)



Der Untergrund stellt die Tunnelbauer bei Hegne vor große Herausforderungen.

### Nachhaltig, innovativ und ganzheitlich

Sweco hat eine langjährige Expertise im konstruktiven Ingenieurbau. In interdisziplinärer Zusammenarbeit entwickeln wir mit unseren Kunden technisch hochwertige Lösungen, für die der Tunnel Waldsiedlung ein herausragendes Beispiel ist. Wir danken allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit!

Transforming society together



SWECO

