



1 **Verkehrsentlastung – aber wie?**

2 Etwa 16.000 Fahrzeuge rollen täglich über die B 294
3 durch Bretten – da ist es nur logisch, dass die Stadt-
4 verwaltung und der Gemeinderat seit Jahren über eine
5 Lösung nachdenken. Doch welche Variante bringt die
6 gehoffte Entlastung? Und welche ist städtebaulich ver-
7 träglich? Die drei Möglichkeiten heißen Südumge-
8 hung, Westtangente und Bahnparallele. Um einen
9 möglichst unverstellten, dennoch sachkundigen Blick
10 auf die Planungsvarianten zu werfen, bat die Stadt-
11 verwaltung Studenten der Karlsruher Hochschule
12 Technik und Wirtschaft, alle drei Lösungen auf Herz
13 und Nieren zu prüfen. In mehreren Gruppen haben
14 Studenten sich zwei Semester lang intensiv mit der
15 Thematik befasst.

16 Die Ergebnisse wurden kürzlich im Rathaus Bretten
17 vorgestellt. Die Kernbotschaft lautet: die parallel zu
18 den Bahngleisen verlaufende Variante (siehe Grafik)
19 würde mit Abstand die größte Verkehrsentlastung
20 bringen (etwa 14.600 Fahrzeuge täglich); zudem wäre
21 sie mit rund 15 Millionen Euro geschätzten Baukosten
22 auch mit Abstand die günstigste Lösung. Sie hätte
23 aber große städtebauliche Nachteile. Die Südumfah-
24 rung hingegen würde laut den Karlsruher Studenten
25 nur 11.400 Fahrzeuge weniger bringen, läge aber mit
26 den Baukosten bei 39 Millionen Euro. Selbst wenn
27 man auf einen städtebaulich wichtigen Tunnel verzich-



28 ten würde, bleiben die Kosten bei 24,5 Millionen Euro.
29 Auch die Westtangente würde laut der Studie 39 Milli-
30 onen Euro Kosten und moderate Entlastung bringen.
31 Großer Schwachpunkt für die Bahnparallele ist der
32 Städtebau. Die Nähe zum bebauten Stadtgebiet brin-
33 ge Konflikte, zum Beispiel mit bestehenden Parkplät-
34 zen oder der in Bau befindlichen Flüchtlingsunterkunft.
35 Auch wäre die Anbindung ans Verkehrsnetz am Ale-
36 xanderplatz enorm schwierig. Zudem müsste die Stadt
37 wohl einen Großteil der Kosten selbst tragen, weil der
38 Bund dafür keine Zuschüsse bezahlen würde. Herr
39 des Verfahrens für die Umfahrungsvarianten ist ohnehin
40 zunächst der Bund. Die Westtangente ist, quasi
41 als Platzhalter, im vordringlichen Bedarf des Bundes-
42 verkehrswegeplans aufgelistet. Das bedeutet, dass sie
43 bis 2030 Chancen hat, gebaut zu werden – je nach
44 dem, wie die Variantenprüfung ausfällt. Im kommen-
45 den Jahr wird der Gemeinderat entscheiden, welche
46 Variante er bevorzugt. Bislang war die Südumgehung
47 der Favorit des Gremiums.

48
49
50
51
52
53



54 **Kommentar Oberbürgermeister Martin Wolff: Ein**
55 **erster Impuls von außen**
56 „Ich bin den Studenten der Hochschule Technik und
57 Wirtschaft in Karlsruhe enorm dankbar, dass sie sich
58 so ausführlich mit den Brettener Verkehrsproblemen
59 beschäftigt haben. Das war für uns als Stadt ein wich-
60 tiger Impuls, die Dinge unverstellt von außen zu be-
61 trachten. Wir haben im ersten Schritt darauf verzichtet,
62 gleich in eine Detaildiskussion einzusteigen. Ich den-
63 ke, das hätte die Studenten nur in politische Debatten
64 verstrickt. Genau diese Debatten werden wir im kom-
65 menden Jahr führen. Der Gemeinderat wird entschei-
66 den, welche Variante zur Verkehrsentlastung ihm am
67 meisten zusagt. Ich werde mich weiterhin mit aller
68 Kraft dafür einsetzen, dass Bretten eine wirksame,
69 aber städtebaulich verträgliche Verkehrslösung be-
70 kommt. Das heißt für mich auch, dass ich im Regie-
71 rungspräsidium mit Nachdruck für die Variante eintre-
72 te, die der Gemeinderat favorisiert. Das letzte Wort in
73 dieser Sache hat zwar der Bund. Dennoch gilt auch
74 hier die alte Weisheit: Wer kämpft, kann verlieren. Wer
75 nicht kämpft, hat schon verloren.“

76
77
78
79
80