



## BI verteidigt neue Kreisstraße

Matthias Stulz, Vorsitzender der Bürgerinitiative B3, erklärt, warum die geplante Umfahrung unbedingt wie beschlossen verwirklicht werden sollte. Und warum mehr Radverkehr und die Förderung des Nahverkehrs aus seiner Sicht keine ausreichenden Alternativen sind.

Matthias Stulz vor der B3 in Kippenheim: Rund 22.000 Fahrzeuge rollen laut Zählung täglich durch den Ort.

Foto: C. Köhler

■ Von Julia Göpfert

**KIPPENHEIM.** Eigentlich schien nun alles klar in Sachen B3-Umfahrung: Der Kreistag hatte 2021 der großen Variante zwei zugestimmt, der Grunderwerb schreite voran, hatte Kippenheims Bürgermeister Matthias Gutbrod vermeldet, und Landrat Frank Scherer signalisierte seine Unterstützung. Doch vergangene Woche hatte das neu gegründete Bündnis „Verkehrswende südliche Ortenau“ (VSD) Kritik an der Kreisstraße geäußert und sich gegen deren geplante Verwirklichung ausgesprochen. Der Vorsitzende der Bürgerinitiative B3-Umfahrung Matthias Stulz hat nun erklärt, warum er die Vorwürfe für ungerechtfertigt hält.

Bedroht fühle er sich und sein Anliegen durch das neue Bündnis nicht, erklärt Stulz, aber es stünden Unwahrheiten und Uninformiertheiten im Raum, die er richtigstellen wollte. Und deshalb, weil er durch die VSD eine unnötige Verzögerung – und damit Verteuerung – des Projekts befürchtet.

— **Umfang der Umfahrung:** Die VSD und ihr Mitbegründer Verkehrsclub Deutschland (VCD) kritisieren, dass die Umfahrung umfangreicher ausfalle als notwendig. Diesbezüglich erklärt Stulz, dass es vorab eine Alternativplanung mit neun Varianten mit Verkehrsgutachten gegeben habe und man sich bewusst für die Variante zwei – von Kippenheimweiler bis Ringsheim – entschieden habe.

Die kleiner ausfallende und deshalb unter anderem vom VCD favorisierte Variante 5, bei der nur Kippenheim umfahren werde, würde die Gemeinde statt wie bisher von zwei dann von drei Seiten einkesseln und Kippenheim so „quasi in die Mitte eines riesigen Kreisverkehrs“ befördern. Lärm und Abgase würde somit nicht ab-, sondern zunehmen. Lieber wolle man gar keine Umfahrung als eine solche, betont Stulz.

— **Flächenverbrauch:** Die VSD kritisiert ferner den Flächenverbrauch der B3-Umfahrung. „Ja, zehn Hektar klingt viel“, räumt Stulz ein. Allerdings würden dafür ein Teil der B3 und der Wirtschaftswege rückgebaut, so dass mit der B3 unterm Strich nur drei Hektar Land neu versiegelt würden. Einen Flächenverbrauch, den er für durchaus gerechtfertigt hält. „Wenn man gegen diesen Verbrauch ist, dann müsste man auch gegen die Ansiedlung von Gewerbe oder den Bau von neuen Wohnhäusern sein. Denn auch diese verbrauchen Fläche“, betont Stulz und verweist etwa auf die Musterhaus-Siedlung in Kappel-Grafenhäusern mit knapp zwei Hektar.

— **Verbrauch von Biotopen und Ackerland:** Jedes Biotop, das durch den Bau der Umfahrung zerstört würde, würde an anderer Stelle wieder hergestellt. Ähnlich sei es mit dem Ackerland: Die Landwirte würden für die Flächen, die sie abgeben müssten, entschädigt. Er selbst

habe dem Landratsamt nicht nur den für den Bau der B3-Umfahrung benötigten Abschnitt, sondern gleich das ganze Grundstück dazugehörige verkauft, damit dieses als Ausgleichsfläche hergenommen werden kann. Zudem betont Stulz, dass auch nicht jedes Ackerland der Natur auto-

„Ein besserer ÖPNV fängt selbst im Idealfall nur sieben Prozent des aktuellen Verkehrs durch Kippenheim ab.“  
Matthias Stulz, BI B3

matisch etwas Gutes tue: Der als Monokultur angepflanzte Mais etwa sei für Insekten nutzlos. Zudem sei auch der Mensch Teil der Umwelt, erklärt er, und nicht nur etwa „Salamander oder Grashalme“.

— **Alternative Radverkehr:** Er selbst fahre mit dem Fahrrad drei bis vier Mal in der Woche zur Arbeit, betont Stulz. Er wisse aus eigener Erfahrung, dass es „kein Vergnügen“ sei, mit dem Rad zur Hauptverkehrszeit durch Kippenheim zu fahren. Zudem werde neben der neuen Kreisstraße ein Rad Schnellweg eingeplant. Aktuell seien die Radwege in Richtung Lahr extrem unattraktiv und schlecht ausgebaut.

— **Alternative ÖPNV:** Das Bündnis verweist auf das ÖPNV-Konzept der Südlichen Ortenau, laut dem Busverbindungen im Halbstundentakt angeboten werden sollen. Doch fehlen dafür der SWEG aktuell die Kapazitäten. Zudem würden die 24 Busse, die über zwölf Stunden im Idealfall voll besetzt 60 Fahrgäste befördern würden, mit insgesamt 1440 Personen gerade einmal sieben Prozent des Verkehrs wegnehmen (geschätzte 20000 bis 22000 Fahrzeuge pro Tag). Auch helfe der bessere ÖPNV nichts gegen den Ausweichverkehr von der Autobahn oder den überregionalen Durchgangsverkehr – etwa aus dem Norden oder dem Kreis Emmendingen.

— **Alternative unattraktive Ortsdurchfahrt:** Das Bündnis schlägt vor, die Ortseinfahrt von Kippenheim so umzubauen, dass sie für den motorisierten Verkehr unattraktiv wird. Vorgeschlagen wird etwa das Durchfahrtstempo von 30 auf 20 Stundenkilometer zu senken, Lkws zu verbannen oder nur noch begrenzt Autos zuzulassen. Dass solche Vorschläge ohne Probleme umsetzbar seien oder wirklich eine Entlastung bringen, bezweifelt Stulz jedoch. „Man würde damit lediglich die Bürger Kippenheims als Bremse für den Verkehr benutzen.“ Zudem ist er sich sicher, dass der Lkw-Verkehr größtenteils verschwinden werde, sobald die neue Kreisstraße gebaut werde. Oft würden die Laster nämlich nicht die Variante durch Kippenheim nehmen, weil sie kürzer sei, sondern um den Mautgebühren auf der Autobahn zu umgehen.

— **Förderung des Individualverkehrs:** Man baue die Umgehungsstraße nicht, um dem Verkehr der Zukunft, sondern dem Verkehr der Vergangenheit gerecht zu werden, betont der BI-Vorsitzende. „Wir sind irgendwie vergessen worden“, so Stulz. Die Überlegungen zur Umfahrung Kippenheims gebe es seit mindestens 70 Jahren. Seit 1970 sei keine interkommunale Straße in der betreffenden Region mehr gebaut worden und der Verkehr sei damals um einiges geringer gewesen: Damals habe es etwa den Europa-Park als solches noch nicht gegeben, die südliche Ortenau sei noch keine Ferienregion gewesen und die Menschen hätten wohnortnah gearbeitet. Man baue die Umfahrung nicht nur für die Kippenheimer, wie propagiert werde, sondern auch für die Region. So würden etwa auch Kippenheimweiler oder Altdorf profitieren.

### So geht es weiter

Der Kreistag hat den die Variante zwei der neuen Kreisstraße K 5344 im Mai 2021 rechtsgültig beschlossen und verfolgt auch deren Umsetzung. Das Regierungspräsidium Freiburg entscheidet nun, ob ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird. In dessen Rahmen können sich dann auch Verbände wie der VCD, Nabu oder BUND, die den VSD mitbegründet haben, im Hinblick auf den Arten- und Naturschutz äußern.