

Neue Perspektiven auf der alten Trasse

Interessengemeinschaft stellt eigene B 33-Planung vor / Tieflage soll weniger Lärm und flüssigen Verkehr bringen

Von Meinrad Kempf

Haslach. Ein Ausbau der bestehenden B 33-Trasse kann »verschiedene Probleme lösen«: Diesen Beweis will nun die »Interessengemeinschaft für die beste »Umfahrung« (IGB 33) antreten. Dafür sind detaillierte Pläne entworfen worden.

Diplom-Ingenieur Peter Hess aus Ludwigshafen präsentierte nun vorab mit Vertretern der IGB das Werk. Ein öffentlicher Informationsabend hierzu wird am Donnerstag, 24. Mai, um 19 Uhr im Haslacher Bürgerhaus stattfinden. Außerdem ist eine eigene Internetseite eingerichtet worden: Unter www.IGB33-Haslach.de sind die Pläne einsehbar.

Zwei Brücken im Westen Haslachs, eine wichtige im Osten - vergleichbar einem »dreieinhalbstöckigen Bau«, so Hess -, eine Straße durch die Kinzigauen; ein »Dörfle«, das von B 33 und B 294 in die Zange genommen werde: So lauten die Kritikpunkte an der Planung des Regierungspräsidiums. Abhilfe könne ein Ausbau der bestehenden Trasse schaffen. Angefangen im Westen: Hier existiere bereits eine »relativ leistungsfähige Brücke«; der Anbau einer weiteren Spur reiche völlig aus. Südlich der Kinzig soll die B 33 etwas an den Damm herangerückt und in die Bahnunterführung bei der Schleiffmattstraße ge-

Peter Hess neben den Plänen der Interessengemeinschaft zum Ausbau der B 33-Trasse, die nächsten Donnerstag der Öffentlichkeit präsentiert werden. Stadtverwaltung und Fraktionssprecher haben sie bereits gesehen. Foto: Kempf



Quelle:
SchwaBo 18.05.2007

bracht werden. Von hier an bleibt die B 33 in Tieflage, taucht zum Bahnhof hin wieder auf, um dann an der Einmündung B 294 in einen weiteren Trog zu fließen. Letzterer reicht bis zum Knotenpunkt am »Ochsen«, dann kommt die Straße wieder ans Tageslicht. Bis Höhe Ahornstraße soll das jetzige Niveau wieder erreicht sein.

Knackpunkte sind die Einmündungen Steinacher Straße und Sägerstraße. Die B 33 verläuft nach den Planungen hier in Tieflage, darüber befindet sich jeweils ein Kreisverkehr. Dieser soll die innerörtlichen von außerörtlichen Strömen

trennen, über Rampen kann die Bundesstraße erreicht werden. Die Dimensionierung des Trogs am Beispiel Knotenpunkt B 294: Das rechteckig gehaltene Bauwerk soll etwa sechs Meter tief liegen und an der breitesten Stelle mit zwei Rampen 16 Meter messen. Der darüberliegende ebenerdige Kreislauf hat in der vorgestellten Planung einen Durchmesser von 39 Metern. Auf dem »Deckel« des Trogs werde der Verkehr zur Bahnunterführung ins »Mühlegrün« und zu den Märkten im »Spießacker« geführt, erläuterte Hess.

Für die Anbindung im Westen liegen zwei Varianten vor.

Zum einen könne von der Schleiffmattstraße aus die B 33 parallel zur Bahnlinie überbrückt und dann über Auffahrten erreicht werden. Andererseits wäre ein außerhalb in Richtung Steinach liegender Kreisverkehr denkbar.

Die Vorteile dieser Planung lagen für Peter Hess auf der Hand: »Der Verkehr kann gleichmäßig mit 70 Stundenkilometer durch die Stadt fließen«, es gebe keine »optischen Negativsignale«, da die alte Trasse benutzt werde. Zwar blieben die Anwohner an der B 33, sie seien aus seiner Sicht aber mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen weitaus

weniger belastet als bisher. Es werde »kein neuer Lärm« erzeugt und damit auch keine neuen Betroffenen, verwies der Planer auf eine Stadturnfahrung im Kinzigvorland.

Was die Finanzierung angeht, hielt er die Zahlen, die das Regierungspräsidium für die »Bündellösung« angesetzt habe, für wenig realistisch. Er prognostizierte eine Verdoppelung der Kosten von 24 Millionen Euro - damit wäre das Niveau des vorgestellten Trassenausbaus erreicht: geschätzte 50 Millionen Euro.

WEITERE INFORMATIONEN:
► www.IGB33-Haslach.de