

Stellungnahme zum Planungsvorschlag der IGB33
Stadtratssitzung am 2. Juli 2007

Ich möchte zuerst betonen, dass die Interessengemeinschaft B33 kein Teil der Grünen ist. Sie ist eine Gemeinschaft betroffener und interessierter Bürger.

Seit Jahren wird von der IGB33 auf die vielfältigen Probleme hingewiesen, die eine Verlagerung der B33 in Richtung Kinzig mit sich bringen wird.

Abgesehen von vielen technischen Problemen, die beim derzeitigen Planungsstand der RP-Variante noch gar nicht absehbar sind, werden z.B. Klimaveränderungen durch die Querspangen, die Verunstaltung unserer Kinzigauen durch 5 Brücken und eine 3-spurige Straße, die Hochwassergefahr, der große Landschaftsverbrauch, die Schaffung neuer Betroffener und die fehlende Lösung für die B294 als problematisch angesehen.

Nicht vergessen darf der Stadtrat auch, dass eine Anbindung der B294 durch einen Urenkopftunnel, bei Realisierung der Brücke im Osten auf Höhe des Schafstalls, nicht mehr möglich wäre. Ein möglicher Tunnel müsste viel länger gebaut werden, denn die Anbindung wäre erst auf Höhe des Parkplatzes kurz vor dem Hechtsberg möglich.

Der Bund ist interessiert an einer breiten Straße quer durch den Schwarzwald, die die Autobahnen zügig verbindet. Aber kann das auch unser Haslacher Ziel sein?

Die Folge wäre eine weitere **deutliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens** durch den Fernverkehr vor allem auch durch Lastwagen. Auf den Brücken gäbe es 2 Spuren und in Richtung Hausach ebenfalls. Im engen Haslacher Kinzigvorland dürften die Autos überholen, was zusätzlichen Lärm und mehr Abgase für uns Haslacher bedeuten würde.

Eines muss uns allen klar sein: Die Diskussion um Varianten der B33 ist immer die Suche nach dem kleineren Übel. Straßenbau und steigender Verkehr zieht immer Belastungen für die Bevölkerung nach sich. Es gibt für jede Variante Kritikpunkte und Nachteile!

Die Ausbauplanung der Interessengemeinschaft liegt nun dem Regierungspräsidium vor und wir erwarten, dass sie von den Straßenbauern sachlich und fair geprüft wird.

Dabei ist davon auszugehen, dass der Vorschlag ein erster Entwurf ist, der natürlich nicht für jede Situation eine fertige Lösung anbieten kann.

Die Planungsvorlage ist jedoch schon viel detaillierter als der Entwurf des RPs, der bisher hauptsächlich aus Überlegungen zur Streckenführung besteht.

Eine Bewertung der IG-Variante ist erst objektiv möglich, wenn die RP-Variante vergleichbar detailliert vorliegt.

Die Stellungnahme der Verwaltung bezieht sich in den meisten Punkten auf solche Details.

- Für die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen können Lösungen entwickelt werden, der Zugang zur B33 ist auf jeden Fall zentraler möglich als bei der RP-Variante.
- Der Vergleich mit der B14 durch Stuttgart ist stark übertrieben!
- Der Flächenverbrauch durch die neue Ortsstraße im Osten muss mit dem östlichen Straßennetz im RP-Entwurf verglichen werden (7 Straßen?)
- Die Lärminderung im Osten ist durch die Zusammenführung der B33 und der B294 sowie durch die Halbtieflage der Straße in diesem Bereich möglich. In Oberkirch wird die B28 geschlossen und teilgeschlossen gestaltet. Für 3,3 Kilometer mit 15 Sonderbauwerken werden dort 20 Millionen Euro veranschlagt.
- Gebäudeabbrüche werden bei jeder Variante notwendig werden.

Was das Kostenargument betrifft:

In Gengenbach soll die Nordspange mit einer Brücke über die B33 und einer Brücke über die Kinzig 16,6 Millionen Euro kosten.

In Oberkirch sollen 3,3 km in Halbtieflage teils als Röhre, teils halboffen mit 15 Sonderbauwerken 20 Millionen kosten.

Die Kosten müssen nach vergleichbaren Kriterien berechnet werden.

Da eine Bewertung der Ausbauvariante erst objektiv wird, wenn die Planung des Regierungspräsidiums vergleichbar detailliert vorliegt und da die Fachleute des Regierungspräsidiums bisher keine sachliche Stellungnahme zur Ausbauvariante abgegeben haben, stelle ich folgenden Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt die Bewertung der Ausbauvariante der IGB33 erst dann vorzunehmen, wenn die Stellungnahme des Regierungspräsidiums dazu vorliegt und wenn eine vergleichbare Planungstiefe der Bündelungstrasse auch im Hinblick auf wasserrechtliche und klimatologische Kriterien vorgelegt wurde.

Gisela Walter-Grohsschmiedt