



Hoffnung und alte Ansätze

An dieser Stelle steht meist ein »Na so was«, in dem es (fast) immer um lustige Alltagsbegebenheiten geht. Da es bei der Erarbeitung einer Umfahrungslösung für Haslach aber wieder etwas Bewegung gibt, muss man dies natürlich kommentieren. Denn es ist hochehrfrohlich, dass das Regierungspräsidium und die Vertreter der Stadt Haslach sich angenähert haben. Immerhin gibt es daher nun zwei Ansätze in den Planungen mit denen sich wohl viele Haslacher anfreunden könnten. Allerdings gibt es auch einen gehörigen Wermutstropfen. Denn wie eine Lösung ohne die von der großen Mehrheit der Haslacher abgelehnten monströsen Brückenbauten aussehen könnte, die auch noch den gesetzlichen Vorgaben entspricht, weiß man immer noch nicht. Hervorgehoben werden daher nun alte, bereits diskutierte Lösungsansätze. Somit tritt man weiter auf der Stelle und dreht sich dabei immer und immer wieder im Kreis. Insofern hätte ich, wenn die Angelegenheit nicht so wichtig wäre, auch ein »Na so was« schreiben können. Denn tragikomisch ist die ewige Debatte allemal.



Im Westen noch nichts neues

Pläne für B33-Umfahrung Haslachs überarbeitet / Zwei Kompromisse gefunden

Foto: Reutter

In die Planungen für eine B33-Umfahrung von Haslach kommt Bewegung. Bürgermeister Heinz Winkler berichtete im Gemeinderat über ein Gespräch mit Vertretern des Regierungspräsidiums (RP). In diesem sei die »Tür für einen Kompromiss« geöffnet worden.

■ Von Lars Reutter

Haslach. Sowohl die Vertreter des Regierungspräsidiums als auch Bürgermeister Winkler betonten nach dem Gespräch die konstruktive Zusammenarbeit der letzten Monate mit der Hoffnung, diese auch in Zukunft fortsetzen zu können, heißt es in einem Infoschreiben, welches im Stadtrat auf den Tischen auslag.

Der Gemeinderat der Stadt Haslach hatte sich in seiner Klausurtagung im März 2015, bei Aufrechterhaltung der Tunnelförderung, bereit erklärt, sich auch wieder mit einer oberirdischen Planungsvariante zu beschäftigen, wenn die einzelnen Trasselemente gegenüber der bisher abgelehnten Planung deutlich verbessert würden (wir haben berichtet).

Bürgermeister Heinz Winkler sieht nach dem Gespräch nun die Bereitschaft des RP, die bisherigen Planungen nach den Vorstellungen Haslachs zu verbessern. Dies

mache schon allein die Bereitschaft deutlich, andere Varianten zu überprüfen und Pläne auszuarbeiten.

Zweispurigkeit

Die Umfahrung könnte nun tatsächlich zweispurig ausgeführt werden. Allerdings liege die Entscheidung darüber nicht beim RP, sondern beim Bund. Ein Mitarbeiter des Stuttgarter Landesministeriums habe ihm allerdings gesagt, dass aus einer Sicht eine Dreistreifigkeit bei einer Verkehrsmenge von rund 16.500 Fahrzeugen nicht zwingend erforderlich sei, so Winkler.

Tieferlegung

Auch eine Tieferlegung des Straßendamms könnte kommen. Nach früherer Planung war der Straßendamm 70 Zentimeter höher, als der vorhandene südliche Kinzigdamm. Im Vergleich dazu sieht das RP aktuell einen Straßendamm vor, der 70 Zentimeter flacher und somit genauso hoch wie der vorhandene Kinzigdamm ist, so Winkler. Die geplante Straße könnte zusätzlich um rund einen Meter, hinter einer abgeschütteten Spundwand, abgesenkt werden. Dafür muss laut dem Infoschreiben noch geklärt werden, inwieweit die Schwankungen des Grundwasserstandes um plus/minus 50 Zentimeter und im Hochwasserfall berücksichtigt werden müssen. Eine noch we-

sentlich weitere Absenkung würde einen kompletten Grundwasserstrog erfordern, berichtete der Bürgermeister vom Gespräch.

Im Freibord der Anschüttung an der Spundwand wäre auch eine Bepflanzung als Sichtschutz gegenüber der Straße möglich. Inwieweit bei einer Absenkung der Straße um rund einem Meter noch Lärmschutzeinrichtungen notwendig wären, sei noch nicht untersucht. Würde aber die Straße auf Dammniveau geführt werden, wäre ein mindestens zwei Meter hoher Lärmschutz an der Nordseite der Fahrbahn erforderlich, legte Winkler dar.

Alternativen

(Noch) nichts Neues, was erfreulich wäre, gibt es zur Querung im Westen. Hier hatte sich das RP ausschließlich mit der sogenannten vorgezogenen Südlösung, einer Kinzigquerung der B33 noch vor der jetzigen Anschlussstelle, beschäftigt. Die Planung zeigt auf, dass an Stelle der bislang von Bürgermeister Winkler erhofften »schlanken, zweistreifigen Brücke«, wegen der notwendigen Einfädelungsspuren für die Zu- und Abfahrten insgesamt vier Fahrspuren auf der Brücke notwendig würden und diese damit noch breiter wäre als das jetzt schon vorhandene Brückenbauwerk über die Kinzig.

Diese Variante dürfte daher aus Sicht Winklers nicht zum Kreis der zu bevorzugenden Varianten gehören, sagt er im der Ratssitzung.

Mit der Anschlussvariante, die im November/Dezember 2011, kurz vor dem Beschluss zur Tunnelförderung, der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, hatte sich das RP nicht mehr beschäftigt, weil ein Abriss der etwas mehr als 30 Jahre alten Brücke nicht in Betracht komme, heißt es in der Tischvorlage.

Als Alternativen für den Bereich der Anschlussstelle West wird das RP nun in den nächsten Wochen, wie von Bürgermeister Winkler im Gespräch gewünscht, zwei weitere Varianten erneut prüfen und mit dem Landes- und Bundesverkehrsministerium besprechen.

Brücke

Die erste Alternative ist, die Querung der Kinzig östlich der jetzigen Brücken mit einer stark an diese herangerückte zweistreifigen B33-Brücke vorzunehmen. Dieser Lösung hatte der Stadtrat 2006 im Zuge der Beschlussfassung zur Bündelungsvariante zugestimmt, in der weiteren Planung aber durfte sie wegen zu enger Radien nach den seit 2008 gültigen Richtlinien nicht weiter verfolgt werden. Die dann vom Regierungspräsidium dafür geplante langgezogene Brücke hatte schließlich zur gesamten Ablehnung der Bündelungsstrasse im Jahr 2010 geführt.

Kreisverkehr

Die zweite Variante im Westen ist eine Kreisverkehrslösung aus dem Jahre 1999. Hier würden die Verkehrsströme der B33 und der B294 etwa auf Höhe der Firmen Hasser/Ford Neumaier in einem Kreisverkehr getrennt und eine zweite Brücke im Westen würde dadurch erspart. Das bisherige Brückenbauwerk, unter Umständen verbessert mit einer veränderten Auffahrrampe, würde den gesamten Verkehr von der Nord- auf die Südseite der Kinzig bringen. Diese Kreisverkehrslösung sei seinerzeit vom Bund nicht weiterverfolgt worden, so Bürgermeister Winkler, zwischenzeitlich aber seien 16 Jahre vergangen und zur Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren sind vielfältig Erfahrungen gewonnen worden.

Lange Abklärung

»Es wird mehrere Monate dauern bis das Thema wieder den Stadtrat beschäftigen wird«, sagte Winkler. Denn die Abklärung dieser beiden Varianten mit dem Bundesverkehrsministerium wird viel Zeit in Anspruch nehmen, haben die Vertreter des RP bereits angekündigt.

Geh- und Radweg

Bürgermeister Winkler hat das RP auch darum gebeten, bis zum nächsten Arbeitsgespräch auch die künftige Geh- und Radwegverbindung zwi-

schen Schnelllingen und Haslach am Ort der bisherigen Kinzigbrücke bei der Arche und der Firma Bebusch planerisch darzustellen, als Alternative zu der bisher von der Schnellinger Seite kritisierten Fußgänger- und Radfahrerbrücke weiter östlich mit anschließender Unterquerung der Bündelungsstrasse.

Die Geh- und Radwegbrücke an der bisherigen Stelle der Kinzigbrücke ist wegen der großen Höhenunterschiede sicherlich nur mit doppelseitigen Rampen oder als Spindellösung denkbar, berichtete Winkler aus dem Treffen des RP.

Querung im Osten

Die Kritikpunkte an der Querung von Gewebekanal und Eisenbahn mittels Brücke im Osten wurden von den Gesprächsteilnehmern erneut dargelegt. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Planung der Anschlussstelle im Osten und dieser notwendigen Querung soll laut Winkler erst im weiteren Planungsverlauf, wenn von Westen her aus Sicht der Stadt machtbare Lösungen gesehen würden, erfolgen.

Stadtrat Martin Schaeffer hat die Vertreter des Regierungspräsidiums auf die seinerzeit von den Grünen in Auftrag gegebene Studie des Diplom-Ingenieurs Peter Hess, vom Mai 2007 zum Ausbau der bestehenden Trasse anstelle eines Neubaus hingewiesen und gebeten, sich auch im Hinblick auf ein mögliches Planfeststellungsverfahren mit dieser Ausarbeitung vertraut zu machen.

Beim Gespräch am Freitag hatten von der Straßenbauabteilung des RP teilgenommen: Abteilungspräsident Claus Walther, Referatsleiter Jürgen Kaiser, Ingenieur Kai Steinborn, Steffi Schmid von der Koordinationsstelle und der Referent für Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung, Holger Nickel.

Die Stadt Haslach war vertreten durch alle Fraktionsvorsitzende, Bollenbachs Ortsvorsteher Andreas Ortsmann, Stadtbaumeister Roland Wacker und Bürgermeister Heinz Winkler.

► Kommentar



Auch im Osten gibt es noch keine Lösung.

Archivfoto: Forth