



Der Haslacher SPD-Ortsverein hatte eingeladen, um seine Position zur B33-Umfahrung darzulegen und mit dem SPD-Wahlkreisabgeordneten Johannes Fechner zu diskutieren. Foto: csa

# Im Westen Brückenlösung, im Osten Unterführung

## Haslacher SPD-Ortsverein positioniert sich in Sachen B33

**Haslach** (csa). Die öffentliche Einladung erfolgte ins Zunfthaus, doch närrisch ging es dort bei der Veranstaltung nun wahrlich nicht zu. Der Haslacher SPD-Ortsverein hatte eingeladen, um seine Position zur B33-Umfahrung darzulegen und mit dem SPD-Wahlkreisabgeordneten Johannes Fechner zu diskutieren. Der Saal des Zunfthauses war gut gefüllt, nicht nur von Genossen, sondern auch von Mitgliedern der Tunnelinitiative und zahlreichen Bürgern.

Zunächst gab Altstadtrat Sören Fuß einen Überblick über die „unendliche Geschichte“, die nun, so Fuß, seit 38 Jahren die Region beschäftigt. Der erste Vorsitzende und Stadtrat Herbert Himmelsbach übernahm den Part, eine „vernünftige oberirdische Lösung“ vorzustellen, es gelte immerhin einen 3,5 Kilometer langen Abschnitt der B33, den bekannten „Lückenschluss“, so zu lösen, dass verschiedene Eckpunkte für Haslach erfüllt seien. Obligat sei der Hochwasserschutz, der laut Himmelsbach ohne B33-Pläne schwerlich vorankommen könne: „Niemand baut Dämme, ohne den zukünftigen Straßenverlauf auch nur ansatzweise zu kennen.“ Genauso wichtig sei eine möglichst landschaftsschonende Lösung, bei der Haslach, Bollenbach und Schnellungen verkehrstechnisch nicht abgehängt werden dürften. Über diese schon an sich schwierigen Vorgaben hinaus müsse jede Lösung auch eine reelle Chance

der Verwirklichbarkeit haben. Damit verneine er auch eine Großtunnellösung, die schlichtweg keinerlei politische Unterstützung auf Landes- und Bundesebene habe. „Nennt mir einen einzigen Abgeordneten, egal welcher Partei, der den Tunnel unterstützt – es gibt keinen“, konstatierte er.

Die Kernformel, auf die Himmelsbach den Lösungsansatz der Haslacher Gemeinderatsfraktion brachte: Vollanschluss im Westen bei kürzest möglichem Brückenbauwerk, größtmögliche Absenkung der zweispurigen Straße mit weiteren Schallschutzmaßnahmen und Bündeltrassenlösung im Mittelteil sowie schließlich eine Bahn- und Kanalunterführung im Osten, die nicht nur Haslachs Oststadt, sondern auch die Fischerbacher vor Lärm schützen soll. Die Kreisstraße zu Fischerbach, ebenso die Fußgänger- und Radwegbeziehungen des Konstrukts seien vernünftig lösbar.

Die Diskussion war erwartungsgemäß lebhaft: Die Tunnelfreunde bezweifelten fast jeden Punkt, besonders im Bereich des Hochwasserschutzes verwiesen sie immer wieder auf vermeintliche Unmöglichkeiten. Aus der Versammlung heraus wurde die Frage nach der Leistungsfähigkeit einer zweispurigen B33 aufgeworfen und immer wieder spielte die Gretchenfrage eines Langtunnels versus einer Brückenlösung im Westen eine zentrale Rolle bei der Diskussion: Ob „gefühlte Sicherheit in

Tunneln“, Umweltbilanz einer Brückenlösung im Vergleich zum Langtunnel auch und gerade im Betrieb, Aspekte des Teilanschlusses im Osten – kaum eine Fragestellung zur Trassenführung, die nicht die bis ins Detail hinein hinterfragt wurde.

Bundestagsabgeordneter Johannes Fechner führte aus, dass das Bundesverkehrsministerium die Aufnahme von 110 Millionen für den Tunnel in den Bundesverkehrswegeplan wegen Unwirtschaftlichkeit verworfen habe, was selbst Grüne und Linke im Bundestag akzeptiert hätten. Er habe großes Verständnis für die Forderung der Stadt Haslach etwa nach einer Tieferlage und der kleineren Ausführung der Brückenbauwerke. Gegenüber dem Regierungspräsidium habe er sich immer für diese berechtigten Haslacher Forderungen eingesetzt. Dies koste zwar sicherlich mehr, beim Lärmschutz dürfe es aber keine Bürger erster und zweiter Klasse geben. Derzeit werde die neue reduzierte oberirdische Variante des Regierungspräsidiums vom Bundesverkehrs- und vom Landesverkehrsministerium geprüft. Fechner fordert, dass diese Prüfung zeitnah abgeschlossen wird, damit dann eine breite öffentliche Diskussion in der Kommune stattfinden kann. Die politische Wahrhaftigkeit und die Erfahrung von anderen Umfahrungen erfordere es dabei festzuhalten, dass die Tunnellösung in den nächsten 40 Jahren wohl nicht kommen werde.