

Vorstellung der Ergebnisse zur Verbesserung der B33 Bündelungstrasse

Es ist bekannt, dass ich – dass unsere Fraktion – eine oberirdische Umfahrung im Überschwemmungsgebiet der Kinzig wegen der Hochwasser-Gefahr an der engsten Stelle des Kinzigtales ablehnt.

Dennoch möchte ich die jetzt vorliegende Planung kommentieren und bewerten – und zwar mit dem Maßstab, den Sie, Herr Winkler, selbst angelegt haben.

Ihr Maßstab und Ziel war eine „**deutlich verbesserte oberirdische Variante**“.

Im Mai 2015 haben Sie Ihre „Optimierungsvorschläge“ für den ersten Teil der Umfahrung dem Regierungspräsidium unterbreitet.

8 Monate hat es gedauert, bis die Planer des Regierungspräsidiums erste Pläne zu Ihren Vorschlägen vorlegten und zu einem Gespräch nach Freiburg einluden. Es fand am 15.01.2016 statt und war nur frustrierend:

- die Querung der Kinzig vor dem jetzigen Brückenbauwerk (die sog. „Vorgezogene Südlösung“ *Abgelehnt! (zu massiv, 4 Spuren!)*)
- Abriss der bestehenden Brücke im Westen – stattdessen eine neue „Geh- und Radweg-Brücke“ nach Bollenbach *Abgelehnt! (Brücke erst 30 Jahre alt!)*
- die Zwei- statt 3-Spurigkeit der Straße *Vielleicht – muss vom Bund genehmigt werden!*
- Tieflage dieser 2 –spurigen Trasse hinter dem Kinzigdamm *Abgelehnt! (kein Platz, Grundwasserprobleme)*
- die Verlegung der Geh- und Radweg-Brücke nach Schnellingen an die Stelle der Arche-Brücke „ bei abgesenkter B33-Trasse“ *Nur bei abgesenkter B33-Trasse realisierbar*

Noch in derselben Sitzung haben Sie eine neue Variante ins Spiel gebracht – der fünfarmige Kreisel auf Höhe Fa. Haser. Dieser Vorschlag war aus meiner Sicht – pardon – ein Akt der Hilflosigkeit, weil kein Entgegenkommen der Planer spürbar war.

Diesmal dauerte es 11 Monate, bis die Planer einem erneuten Gespräch im Dezember 2016 zustimmten. Dort wurde der Kreisel von Kollege Himmelsbach zu Grabe getragen – wohlwissend, dass er keine Realisierungschance hatte.

In dieser Sitzung konnte ich zum 1. Mal ein Entgegenkommen der Planer registrieren: Die Reduzierung der neuen Brücke im Westen auf 200m Länge und die Aussicht auf Zweispurigkeit der Trasse.

Mit diesem Zugeständnis haben Sie sich gezwungenermaßen abgefunden, aber eine Bedingung daran geknüpft – nach dem Motto:

Wir akzeptieren die 200m lange neue Brücke, wenn im Osten eine Unterführung genehmigt wird. Ob dieses 600m lange Trogbauwerk tatsächlich zum Tragen kommt, steht in den Sternen.

Wie ist der Planungsstand heute? Was ist übriggeblieben von ihren zahlreichen „Optimierungsvorschlägen“?

- die Straße soll nach der Brücke im Westen 2-spurig werden – 4m schmaler – bei einer Gesamtbreite von 13,50m (incl. Entwässerungsgräben).
- die neue zusätzliche Brücke im Westen wird um 150m gekürzt und näher an die bestehende Brücke herangeführt.
- die Unterführung im Osten wird geprüft.

Ist das der „Durchbruch“, von dem Sie sprechen? Der „Gordische Knoten zerschlagen“? Können wir Haslacher diese Planung tatsächlich als Erfolg verbuchen? Als Kompromiss, mit dem es sich leben lässt?

Kolleginnen und Kollegen,
uns allen ist bewusst, was die Massierung von 2 großen Brücken im unmittelbaren Eingangsbereich für das Landschafts- und Stadtbild bedeutet. Deswegen haben Sie Herr Winkler, auch versucht, über eine Vorgezogene Südlösung bzw. einen Kreisverkehr diese Massierung zu verhindern.

Tatsächlich ist die Längenreduzierung nur auf den ersten Blick ein „Erfolg“:
Auch mit 200m Länge wird die zusätzliche Brücke erheblich länger und - wegen der 3-Spurigkeit - vor allem breiter sein als die bestehende. Insgesamt 16,60m . Hinzu kommt mit der Einfädelungsspur ein zusätzlicher Brückenarm. Was die „Twin towers“ für New York, werden die „Twin bridges“ für Haslach sein: ein Kennzeichen der Moderne, aber die liebliche Landschaft und das „gastliche Kinzigtal“ werden der Vergangenheit angehören.

Die Straße wird anschließend auf Dammhöhe geführt, mit einer 2m hohen Lärmschutzwand auf der Schnellinger Seite. Damit wird Schnellingen optisch von der Kernstadt getrennt. Die Begrünung ist nur Kosmetik.

Und wenn die Geh- und Radwegbrücke zwischen Arche und Fa. Bebusch fertiggestellt sein sollte, wird Schnellingen auch verkehrstechnisch von Haslach abgehängt sein. Bei einer B33-Trasse, die hinter dem Damm tiefergelegt ist, wäre sie technisch noch denkbar. Aber wenn die Brücke über die B33 auf dem Hochwasserdamm geführt werden muss, ergeben sich – trotz Rampe oder „Spindel“ – so große Steigungen bzw. Gefälle, dass die Brücke alten Menschen und Rollstuhlfahrern nicht zugemutet werden kann.

Und im Osten? Da herrscht das Prinzip Hoffnung. Vage Versprechen , dass man sich beim Bund für den 600m langen Trog einsetzen werde.

Herr BM Winkler,

Ich kann verstehen, dass Sie zum Ende Ihrer Amtszeit das einzige Vorhaben, das noch unerledigt ist, - das leidige Thema B 33 - nun endlich abschließen wollen und deshalb die vorliegende Planung als „Erfolg“ und „Durchbruch“ bezeichnen.

Wir können diese Einschätzung nicht teilen.

Wir können sie v.a. deshalb nicht teilen, weil diese „Bündeltrasse“ im Überschwemmungsgebiet der Kinzig geführt wird.

Die Hochwassergefahrenkarte für das Kinzigtal ist inzwischen veröffentlicht und für jedermann im Internet einsehbar. Dort wird erschreckend deutlich, was ein 100-jähriges Hochwasser für unser Tal bedeuten würde. Ich hätte mir gewünscht, dass die Fachleute der Wasserwirtschaft bei den diversen Besprechungen im Regierungspräsidium wenigstens 1 mal dabei gewesen wären. Sie waren entweder krank, verhindert oder nicht eingeladen.

Ich hätte sie gefragt, warum man den Hausachern wegen der Hochwassergefahr die Ausweisung neuer Industriegebiete untersagt, aber in Haslach in der engsten Stelle des Kinzigtales eine Schnellstraße erlauben will.

1990 hatten wir ein 30-jähriges Hochwasser. Das Kinzigvorland war ein einziger See. Damals gab es noch kein Gewerbegebiet im Mühlegrün, - die Retentionsfläche war erheblich größer.

Diese einschneidende Erfahrung haben viele Haslacher im Hinterkopf. Dass ein 100-jähriges Hochwasser durch die Verschiebung des nördlichen Dammes – wie in der Planung vorgesehen – im Zaum gehalten werden könnte, davon sind viele Haslacher und vor allem die Schnellinger nicht überzeugt. Diese Ängste können nicht einfach ignoriert werden.

Die vorliegende Planung ist darauf ausgelegt, möglichst schnell und kostengünstig die Verbindung zwischen den beiden Autobahnen A5 und A 81 herzustellen, aber sie nimmt keine Rücksicht auf den Schutz der Landschaft und der Menschen.