



Gemeinsamer Nenner

Gut 40 Jahre sind in der Haslacher Umfahrungsfrage bislang ins Land gegangen – und nun soll alles ganz schnell gehen. Bürgermeister Heinz Winkler rechnet damit, dass das Gremium noch in diesem Jahr eine beschlussfähige Fassung der oberirdischen Planung auf den Tisch bekommt. Und dann? Winkler hofft, dass der Gemeinderat der optimierten Bündeltrasse zustimmt. Doch mit einem positiven Bescheid des Gremiums dürfte es nicht getan sein. Nicht zuletzt in der Gemeinderatssitzung am Dienstag hat sich gezeigt, dass das Lager der Tunnelbefürworter weiterhin auf der Forderung nach einer unterirdischen Umfahrung beharren wird. Bei aller Freude darüber, dass Bewegung in die Planung kommt: Die Kunst wird sein, Befürworter und Gegner auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Denn eine Diskussion, die so lange geführt wird wie die um die Haslacher Ortsumfahrung, wird irgendwann emotional. Wichtig ist nun, dass die Stadt sich über diese Frage nicht spaltet. Um das zu erreichen, wird in Zukunft Fingerspitzengefühl gefragt sein.



Ist das der Durchbruch?
Für die Haslacher Ortsumfahrung liegen neue Pläne vor.
► **Unser Kinzigtal**

Die Tunnellösung rückt in weite Ferne: Bürgermeister Heinz Winkler bezeichnet die optimierte Planung der oberirdisch verlaufenden Bündeltrasse als »annehmbaren Kompromiss«. Er empfahl in der Gemeinderatssitzung, der Planung beizustimmen.
Foto: Archiv

Winkler: »Ich würde zustimmen«

B 33 | Haslacher Stadtrat diskutiert optimierte oberirdische Lösung / Unterführung im Osten als Knackpunkt

Für die oberirdische Ortsumfahrung der B 33 liegt eine veränderte Planung vor. Ist das der »Durchbruch«, wie Haslachs Bürgermeister Heinz Winkler am Dienstagabend optimistisch formulierte?

■ Von Lisa Kleinberger

Haslach. Die Optimierung der Bündeltrasse geht auf ein internes Abstimmungsgespräch zurück, das im Februar ohne die Stadt Haslach stattgefunden hatte. Bundesverkehrsministerium, Landesverkehrsministerium und Regierungspräsidium Freiburg (RP) hatten sich mit Forderungen von Haslachs Bürgermeister Heinz Winkler zu einer optimierten Planung der Bündeltrasse beschäftigt. Die Ergebnisse wurden am Dienstagabend dem Gemeinderat vorgelegt. Und sie stießen auf hohes öffentliches Interesse: Selten waren so viele Zuhörer bei einer Gemeinderatssitzung in Haslach dabei.

Die Bündeltrasse war 2006 geplant worden. Bislang war sie seitens des Gemeinderats auf Ablehnung gestoßen (zur Entwicklung siehe Infokasten).

Gegenüber der 2006er Planung ist die Bündeltrasse nun zweistreifig statt dreistreifig geplant, die Fahrbahn soll 11,50 Meter breit sein. Die Brücke im Westen fällt nach der aktualisierten Planung mit 200 Metern rund 150 Meter kürzer aus als ursprünglich angedacht. Entlang der Kinzig wird die Trasse nun auf Höhe

des bestehenden Hochwasserdamms geführt, eine zwei Meter hohe Lärmschutzwand Richtung Schnelllingen ist ein-geplant. Unklar ist weiterhin die Situation im Osten. Haslach fordert eine Unterführung, 2006 wurde mit einer Brücke geplant. Hier soll im Laufe des Jahres nach weiteren Untersuchungen eine Entscheidung fallen.

Die neue Planung bezeichnete Winkler in einer persönlichen Stellungnahme als »Durchbruch«. Er setzte voraus, dass der Schutz vor einem hundertjährigen Hochwasser in Schnelllingen und Haslach gewährleistet werden könne. Auch zur Unterführung positionierte Winkler sich klar: Es sei bekannt, dass »es ohne die Unterführung im Osten keine Zustimmung des Haslacher Stadtrats zu einer oberirdischen Umfahrung geben kann. Diese Unterführung wird kommen!«

»Im Osten herrscht das Prinzip Hoffnung.«

Martin Schaeffer

Für die Grünen nahm Fraktionsvorsitzender Martin Schaeffer Stellung – und ging hart mit der verbesserten Variante ins Gericht. Er erinnerte an die Ergebnisse vorangegangener Gespräche und Anstrengungen, die Trasse zu optimieren. Schaeffer zählte die »frustrierende« Ablehnung von Vorschlägen auf, beispielsweise die Tieflage der zweispurigen Trasse hinter den Kinzigdamm. Von allen Punkten, die Winkler bei den



Zahlreiche Zuhörer lauschten den Ausführungen zur Bündeltrasse.

Foto: Kleinberger

Planern vorgebracht hatte, seien drei übrig geblieben: Dass die Straße lediglich zweispurig werde, die neue Brücke im Westen 150 Meter kürzer und die Unterführung im Osten geprüft werde. »Ist das der Durchbruch, von dem Sie sprechen?«, fragte Schaeffer. »Können wir Haslacher diese Planung tatsächlich als Erfolg verbuchen? Als Kompromiss, mit dem es sich leben lässt?«

Zwei große Brücken im Eingangsbereich der Stadt – für Landschafts- und Stadtbild, so führte Schaeffer aus, nicht gerade förderlich: »Die liebliche Landschaft und das »gastliche Kinzigtal« werden der Vergangenheit angehören.« Die Lärmschutzwand Richtung Schnelllingen trenne den Ortsteil zudem optisch von der Kernstadt, die Brückenlösung hänge Schnelllingen dann auch verkehrstechnisch von Haslach ab. »Und im Osten? Da herrscht das Prinzip Hoffnung.« Zwar habe er Verständnis dafür, dass Winkler zum Ende seiner Amtszeit das »leidige Thema B 33 nun endlich abschließen« wolle, aber seine Fraktion könne die Einschätzung, nun sei ein Durchbruch geschafft, nicht teilen. Schaeffer kritisierte zudem die bisherige Abwesenheit der Wasserwirtschaftsfachleute bei den Besprechungen. »Ich hätte sie gefragt, warum man den Hausachern wegen der Hochwassergefahr die Ausweisung neuer Industriegebiete untersagt, aber in Haslach in der engsten Stelle des Kinzigtals eine Schnellstraße erlauben will.«

Die Ängste der Bevölkerung könnten nicht ignoriert werden. Schaeffer erntete Applaus aus den Reihen der Zuhörer.

Für die Freien Wähler erklärte deren Vorsitzender Joachim Prinzbach, die vorliegende Lösung sei deutlich optimiert. Auch betonte er, dass die Unterführung im Osten wichtig für die weitere Planung sei.

Hochwasserschutz ist und bleibt das zentrale Element

»Der Schutz vor einem hundertjährigen Hochwasser ist zur Zeit nicht gewährleistet«, führte SPD-Vorsitzender Herbert Himmelsbach aus. Dieser könne im Rahmen der weiteren Straßenplanung nun endlich angegangen werden. »Ich kann mir nicht vorstellen, dass es ohne Tunnel eine andere Lösung gibt als diese.«

Andreas Isenmann, CDU-Rat und Ortsvorsteher von Bollenbach, pochte darauf, dass der Hochwasserschutz »genauestens geprüft« werden muss. »Das sind wir uns und der Bevölkerung im gesamten Tal schuldig. Erst, wenn wir Details haben, sollten wir befinden, ob das hier ein annehmbarer Kompromiss ist oder nicht.«

Dass der Hochwasserschutz für die Bürger zentral ist, sah Winkler genau so. Die Wasserwirtschaft habe versichert, dass die vorliegende Planung mit ihr abgestimmt sei. Die schwächste Stelle befinde sich

am Mühlegrün. Dass dort etwas geschehen müsse, sei klar. Unter anderem müsse der Hochwasserdamm wohl etwa 25 bis 30 Meter nach Norden versetzt werden. »Mein fester Eindruck ist: Der Schutz ist gewährleistet«, sagte Winkler.

»Es sieht aus, als hätten wir keine Alternative«, entgegenetzte Schaeffer. »Aber Hausach, Hornberg oder Triberg hatten scheinbar auch keine. Immer hieß es, der Tunnel sei zu teuer. Aber sie standen hinter der Forderung. Hätten wir das auch getan, wäre es heute anders«, befand er.

Michaela Vetter (CDU) bewertete die Situation dieser Orte anders. »Dort geht die Straße jeweils durch einen Berg. Hier sprechen wir von der Untertunnelung einer Freifläche, auf der Platz ist.«

»Die Unterführung wird kommen!«

Heinz Winkler

Beschlossen wurde bei der Sitzung noch nichts. Winkler geht davon aus, dass Haslach, Gemeinderat und der neue Bürgermeister »sich noch ein halbes oder Dreivierteljahr gedulden müssen, um endgültig über die vorliegende Planung abstimmen zu können.« Für ihn ist die Straßenplanung jedoch ein »annehmbarer Kompromiss«. Bereits zu Beginn seiner Stellungnahme hatte Winkler erklärt: »Ich würde der jetzt vorliegenden Planung zustimmen.«

INFO

Tunnel oder Bündeltrasse?

■ Ende 2011 hat der Haslacher Stadtrat die Bündeltrasse abgelehnt, weil es hinsichtlich einiger Punkte Differenzen mit den Straßenplanern gab. 2012 sprach der Stadtrat sich mit 13 zu sechs Stimmen für eine Tunnellösung aus. In der Folge zeigte sich jedoch, dass diese weder auf Landes- noch auf Bundesebene unterstützt wird.

■ Die Umfahrung wurde im

Dezember 2016 in den vor-dringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestellt. Allerdings mit 45,1 Millionen Euro – ein Tunnel würde signifikant teurer.

■ Bürgermeister Winkler wurde daraufhin vom Gemeinderat ermächtigt, bei einer Beibehaltung der Tunnelnforderung auch eine deutliche Verbesserung der Bündeltrasse zu verfolgen.