

Haslach: Lauten Beifall bekam in der Stadthalle die Planung für die Haslacher Ortsumfahrung. Bürger machten aber auch kritische Anmerkungen und stellten Fragen. Die Fraktionsvorsitzenden gaben Stellungnahmen im Nachgang ab.

Lauter Beifall für die Umfahrungsplanung

Bürger stellen bei der Infoveranstaltung zur neuen B33-Trasse für Haslach etliche Fragen / IHK-Präsident Steffen Auer mahnt Bedeutung für Wirtschaft an

Rund 800 interessierte Bürger kamen am Mittwochabend zur Vorstellung der B33-Umfahrungsplanung in die Haslacher Stadthalle. Einige von ihnen hatten auch Fragen, gaben Hinweise oder übten Kritik.

VON LARS REUTTER

Haslach. Bei der Infoveranstaltung des Regierungspräsidiums (RP) Freiburg blieb am Mittwochabend in der Haslacher Stadthalle nicht nur kein Stuhl unbesetzt, sondern viele interessierte Besucher aus der gesamten Region mussten sogar stehen. Claus Walter als Leiter der Verkehrsabteilung des RP freute sich bei der Begrüßung über diese große Resonanz und machte gleich deutlich: „So weit wie heute waren wir bei den Planungen noch nie, und so würden wir nun auch gerne weitermachen.“



Die Haslacher Stadthalle platze am Mittwochabend aus allen Nähten. Gekommen waren auch Bürgermeister und Gemeinderäte aus anderen Kommunen. Vertreter des Regierungspräsidiums (kleines Foto) beantworteten auch viele Fragen. Fotos: Lars Reutter

Lobende Worte

Bürgermeister Philipp Saar verleitete die aus allen Nähten platzende Halle zu der Aussage, dass die Zuhörer wohl „sehen wollen, wie in Haslach Geschichte geschrieben wird“. Das war zwar dann doch etwas hoch gegriffen, da es an diesem Abend noch um keine Beschlussfassung ging, aber ganz unrecht hatte er wohl dennoch nicht. Denn der laute Beifall für die Planung und die Planer sowie die Rückmeldungen von den Vorsitzenden der vier Gemeinderatsfraktionen (siehe Infokasten) lassen vermuten, dass die Planung, wenn auch vielleicht nicht in jedem Detail, gute Chancen auf ein zustimmendes Votum im Rat hat.

Auch Bollenbachs Ortsvorsteher und CDU-Gemeinderat Andreas Isenmann lobte beispielsweise das RP für die Visualisierung der „dringenden notwendigen Umfahrung“ von Haslach: „In der nun folgenden kommunalpolitischen Bewertung dürfen wir nicht aus den Augen verlieren, dass es sicher keine 100-Prozent-Lösung gibt, und konstruktiv unseren Beitrag leisten, um auf mögliche Verbesserungen im Detail hinzuwirken.“ Voll des Lobes war auch Alt-Bürgermeister Heinz

Winkler, der von einem „guten Tag für Haslach“ sprach und die Arbeit des RP lobte. Winkler und den früheren Stadtbau- meister Roland Wacker lobte Saar am Ende der Veranstaltung für ihre jahrelangen Bemühungen und Anstrengungen für die Umfahrung.

Das Thema Tunnel

Deutlich für eine Umfahrung sprach sich auch der Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Südlicher Oberrhein, Steffen Auer, aus. Er meinte, was Haslach an Kompromissen, die zu Mehrkosten führen, erreicht habe, sei „sensationell“. Wenn man aber statt der oberirdischen Variante einen Tunnel wolle, würde der „Bund das auf den St. Nimmerleinstag“ verschieben. Die Firmen in einer der „stärksten Wirtschaftsregionen des Landes“ seien besorgt, dass man in 30 Jahren immer noch nichts habe. Der heutigen Situation hätten sie in einer Umfrage die Note 5-6 gegeben.

Diese Aussage traf er im Zusammenhang mit einer Nachfrage von Axel Kulozik (Gründungsmitglied von „Le-

benswertes Kinzigtal“), der mit dem Verweis auf einen seiner Meinung nach vergleichbaren Tunnel anzweifelte, dass ein Haslacher Tunnel wie vom RP berechnet tatsächlich 200 Millionen Euro kosten würde.

Das RP hielt allerdings an dieser Zahl fest. Projektleiter Kai Steinborn nannte als Vorteile eines Tunnels die minimalen Eingriffe in Naturraum und Landschaftsbild. Neben den um 120 Millionen Euro höheren Baukosten gegenüber der oberirdischen Variante sei der Tunnel aber auch bei den Betriebskosten mit rund 650000 Euro pro Jahr sehr teuer. „Schon die rund 70000 Euro pro Jahr für die Bündeltrasse sind relativ viel, aber im Vergleich zum Tunnel ist das ein Klacks“, machte er deutlich, dass ein Tunnel in zweifacher Hinsicht wegen der Kosten keine Genehmigung vom Bund bekommen würde.

Als weitere Nachteile eines Tunnels nannte er eine Sperrwirkung im Grundwasser, das Risiko von Gebäudeschäden an der Oberfläche, eine deutlich längere Bauzeit, Umlentung bei Wartungen an rund 14 Tagen im Jahr und keine Verbesserung des Hochwasserschutzes.

Hochwasserschutz

Zum Thema Hochwasserschutz gab es in der Veranstaltung mehrere Wortmeldungen. Gemeinderat Martin Schaeffer (Grüne) machte deutlich, dass ihm Zahlen und Pläne zum Hochwasserschutz große Sorgen bereiten würden. Er zweifelte daran, dass die vorgesehenen Maßnahmen wirklich vor einem 100-jährlichen Hochwasser schützen werden (siehe auch seine Stellungnahme als Fraktionsvorsitzender).

Der im RP für den Hochwasserschutz zuständige Experte Thomas Fleischhacker sagte, dass die Modelle für die Berechnungen heute sehr gut seien. Er gab zu verstehen, dass wenn man den Berechnungen in diesem Fall nicht vertraue, man alle Berechnungen zum Thema Hochwasserschutz infrage stellen müsste. Zuvor hatte Steinborn deutlich gemacht, dass der künftige Hochwasserschutz auf jeden Fall eine „maßgebliche Verbesserung“ bringen würde, und dafür lauten Beifall bekommen.

Ein absoluter Schutz vor extremem Hochwasser sei

aber nie zu garantieren, meinte Fleischhacker. Daher riet er dazu, dass man als Hausbesitzer auch privat vorsorgen sollte. Der geplante Rückbau des Schnellinger Wehrs führe zu einer frei fließenden Kinzig, was auch ökologisch von Vorteil sei.

Auf Rückfrage von Martin Flach informierte er ferner darüber, dass im Dammkörper eine „versteckte Spundwand“ sein werde, durch die kein Wasser durchsickere. Druckwasser könne so minimiert werden. Bedenken einer Bewohnerin der kleinen Siedlung am Ortsausgang an der Hausacher Straße betriebs Hochwasser zerstöre.

„Man sollte das Ganze nicht nur aus Sicht der Autofahrer betrachten“, meinte ein Haslacher, und sprach sich neben guten Fuß- und Radwegen auch dafür aus, dass öfters Züge fahren sollten. Fast ganz außen vor blieb die geplante Gemeindeverbindungsstraße nach Fischerbach. Hier sei das RP in Kontakt mit den zuständigen Planern im Landratsamt. Auch wegen der maroden Arche-Brücke sollte diese Straße aber früher als die Umfahrung realisiert werden, ließ sich Steinborn dann noch entlocken.

Fußgänger und Radfahrer

Kritik gab es vielfach an der nicht gegebenen Barrierefreiheit auf der neuen Arche-Brücke. An behinderte Menschen würde keiner denken, lautete der größte Vorwurf. Auch gab es die Meinung, dass dem Bund eine bessere Lösung das Geld wert sein sollte.

Steinborn meinte zwar, dass die neun Prozent Steigung auf der Brücke „nicht unüberwindbar“ seien, zeigte sich aber gleichzeitig gesprächsbereit. „Am Ende muss man aber eine Kosten-Nutzen-Abwägung treffen und der Bund es genehmigen“, sagte er.

Zu kurz kam einigen Fragestellern auch das Thema Radwege, und auch die Antworten des RP stellten die Fragesteller nicht zufrieden. „Man sollte das Ganze nicht nur aus Sicht der Autofahrer betrachten“, meinte ein Haslacher, und sprach sich neben guten Fuß- und Radwegen auch dafür aus, dass öfters Züge fahren sollten.

Lärmschutz

Sie hatte auch beklagt, dass die Bewohner des „Dörfle“ mit Lärm von allen Seiten von Zug und Fahrzeugen belastet würden. „Man hat uns aber total vergessen. Und jetzt bekommen wir auch noch den Trog vor den Latz gekallt“, ärgerte sie sich über den fehlenden Lärmschutz. Doch laut Steinborn sei der Trog als solcher eine Lärmschutzmaßnahme,

KOMMENTAR

Gute Figur gemacht

Das Regierungspräsidium hat in der Vergangenheit aus Haslach oft Prügel einstecken müssen – teilweise auch zu Recht. Am Mittwoch hat es aber mit der Präsentation und der Beantwortung der Fragen eine gute Figur gemacht. Endlich wurde sehr gut dargestellt, wie die Bündeltrasse aussehen wird. Das heißt natürlich nicht, dass man diese in jedem Detail gut finden muss. Die Experten machten aber auch deutlich, dass Änderungen noch möglich sind – wenn es gesetzlich und wirtschaftlich darstellbar ist.



VON LARS REUTTER

Propos Experten, die können auch irren. Dennoch vertraue ich als Laie ihren Aussagen und Berechnungen so lange, bis ihnen ein anderer ausgewiesener Experte widerspricht. Sorgen und Ängste, es könnte ja aber vielleicht doch nicht stimmen, sollten dagegen bei keinem Thema zur Grundlage einer Ablehnung werden. Eine Ablehnung wäre auch daher fatal, da ich auch schon lange der Ansicht bin, dass die Alternativen „oberirdisch oder nichts“ lauten – und nichts im wahrsten Sinne des Wortes weiterhin die ganze Region ausbremsen würde.

Wie ist Ihre Meinung? Schreiben Sie an haslach@reiff.de

STELLUNGNAHMEN DER FRAKTIONS-VORSITZENDEN

Martin Schaeffer (Grüne): „Die oberirdische Variante ist durch“

David Eisenmann (CDU): Die detaillierte und öffentlich verfügbare Visualisierung der Planung ist nicht nur für uns sehr hilfreich – es ist in unseren Augen eine sehr gute Grundlage für eine erfolgreiche Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung. Die beeindruckende Anzahl der interessierten Bürger bei der Informationsveranstaltung hat einen sehr fundierten Einblick in die Planung erhalten. Wir begrüßen ausdrücklich, dass sich die Planer in den vergangenen Jahren nun offensichtlich intensiv und auch mit zeitlichem Nachdruck mit den Wünschen und Anregungen Haslachs befasst haben – wir erwarten viele Anliegen als berücksichtigt. Nichtsdestotrotz gilt es nun, konzentriert auch die Details der Planung zu beleuchten und zu bewerten – wobei auch Randthemen nicht vergessen werden dürfen. Der Jahrzehnte dauernde Entscheidungsprozess, in dem von sehr vielen Personen ein immenser kommunalpolitischer Gestaltungswille investiert wurde, scheint nun eine Planung hervorgebracht zu haben, die in der Bevölkerung grundsätzlich auf eine breite Zustimmung stößt. Wir laden alle Bürger ein, unserer Stellungnahme und kommunalpolitischen Bewertung, der wir hier nicht vorgreifen wollen, in öffentlicher Sitzung beizuwohnen.

Joachim Prinzbach (Freie Wähler): Leider wurde uns von allen politischen Parteien und sämtlichen Planungsbehörden sehr deutlich signalisiert, dass die favorisierte Tunnellösung keine Chance auf eine Realisierung hat. Unsere Fraktion hat sich deshalb, wie auch eine deutliche Mehrheit im Stadtrat, für die „modifizierte Bündelungsvariante“ ausgesprochen. Die Verknüpfung mit einem optimierten Hochwasserschutz ist dabei eine wesentliche Grundlage dieser Variante. Die Bündelungsvariante stellt einen tragbaren Kompromiss zwischen mini-

miertem Eingriff in die Landschaft, geringster Emission gegenüber der Bevölkerung und zeitnaher Verwirklichung dar. Die mögliche Lösung wurde der Bevölkerung sehr eindrücklich präsentiert. Eine weitere Optimierung in einigen Details, wie die künftige Anbindung von Bollenbach, Schnelllingen und Fischerbach sowie Führung der Radwege und die Interessen der Fußgänger, muss umgesetzt werden. Grundsätzlich gilt aber, dass wir einer Realisierung noch nie so nahe waren! Es besteht eine historische Chance für Haslach und die Region. Wir sollten sie gemeinsam nutzen!

Martin Schaeffer (Grüne): Die 3D-Visualisierung der geplanten Trasse war perfekt. Eigentlich fehlte nur noch die passende Filmmusik und der Clip wäre „Oscar-reif“. Der Beifall war zu erwar- ten. Die oberirdische Variante ist durch. Aber allen, die jetzt „Hurra“ und „endlich!“ schreien, sollte klar sein:

Der Vollschluss im Westen mit einem zweiten, noch mächtigeren Brückenbauwerk und die Trassenführung im Kinzigvorland bedeuten einen enormen Eingriff in die Landschaft. Das „liebliche Kinzigtal“ wird in Haslach passé sein. Die B33 wird zur Hauptschlagader zwischen A5 und A81. Der Verkehr wird zunehmen, ebenso der Lärm, die Schadstoffbelastung und die Hitze durch die Versiegelung der Landschaft. Ob die Enkel uns diese „Jahrhundertentscheidung“ danken werden? Bleibt nur zu hoffen, dass die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen an der engsten Stelle des Kinzigtales die Stadt vor einem 100-jährlichen Hochwasser schützen werden. Was da auf uns zukommen kann, hat das sechsjährliche (!) Hochwasser letzte Woche gezeigt.

INFO: Von der SPD lag trotz Nachfrage bis Redaktionsschluss keine Stellungnahme vor.