

# B33-Umfahrung im Rat

Nach jahrzehntelanger Diskussion steht in Haslach am Dienstag, 16. Juni, die Entscheidung über die Umfahrungsplanung auf der Tagesordnung.

VON LARS REUTTER

**Haslach.** Eine öffentliche Sitzung mit einer ohne Übertreibung für das Kinzigtal historischen Dimension findet am Dienstag ab 19 Uhr (siehe nebenstehender Artikel) in der Haslacher Stadthalle statt. An diesem Abend sollen die Haslacher Gemeinderäte darüber entscheiden, ob sie der Umfahrungsplanung des Regierungspräsidiums Freiburg grundsätzlich grünes Licht geben. Bei einem Ja würden aber noch mindestens zwölf Jahre bis zur Fertigstellung vergehen.

Rund 800 interessierte Bürger waren Mitte Februar zur Vorstellung der Umfahrungsplanung in die Haslacher Stadthalle gekommen. Seitdem ist schon wieder einiges Wasser die Kinzig hinab geflossen, weshalb das OFFENBURGER TAGEBLATT heute zurückblickt.

## Was ist geplant?

In einer 3D-Visualisierung wurden vom RP die baulichen Maßnahmen und deren Einbindung in die Landschaft dargestellt. Dieser Flug, über die fast durchweg zweispurige Strecke mit einer Gesamtlänge von 3,66 Kilometern, ist noch immer abrufbar. Von Offenburg herkommt teilt sich die Straße kurz vor Haslach. Nach links fährt man wie bisher Richtung Bollenbach und Schnellingen, rechts geht es nach Haslach hinein. Die Umfahrung führt zwischen den beiden bestehenden Straßen hindurch und mündet in die neue Brücke, die den Verkehr auf den Kinzigdamm führt. Dann geht es weiter durchs Kinzigvorland und parallel zur Bahnstrecke. Gegenüber früheren Planungen wird auf eine Brücke im Osten verzichtet. Dort soll es stattdessen eine sogenannte Troglösung – also eine Unterführung der Bahngeleise geben – die dann auf die Bestandsstraße leitet.

Für die gesamte Strecke soll Tempo 80 gelten, der Lärmschutz soll aber für Tempo 100 ausgebaut werden. Wo immer es nach den Berechnungen nötig beziehungsweise gesetzlich vorgeschrieben ist, sollen zwei Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund einem Kilometer oder passiver Lärmschutz kommen. Bei den Berechnungen ging man im Prognosejahr 2040 von täglich 19740 Autos und 20 Prozent Schwerverkehr auf der Umfahrung aus. 12000 Fahrzeuge sollen 2040 nach der Prognose durch die Gemeinde fahren.

Die marode „Arche“-Brücke, über die heute auch Autos fahren, wird abgerissen. An gleicher Stelle soll eine Brücke für Fußgänger und Radler mit einer Steigung gebaut werden. Die Brücke entspricht nach



Bei der Vorstellung der Umfahrungsplanung im Februar unterstrichen viele Bürgermeister durch ihren Besuch, dass es nicht nur ein für Haslach wichtiges Thema ist. Archivfoto: Lars Reutter

jetzigem Planungsstand aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht den Richtlinien für Barrierefreiheit. Diese wäre bei einer Steigung von sechs Prozent gegeben, während die Brücke neun Prozent aufweist. Aus der Straße „Am Gewerbekanal“ solle es eine Fußgängerunterführung geben.

Der Hochwasserschutz wurde auch in die Straßenplanung integriert. Bei einer Umsetzung wäre man vor einem HQ 100 sicher – also einem Hochwasser, das statistisch gesehen alle 100 Jahre auftritt. Zum Vergleich, bei den Hochwasser-Ereignissen von 1990 und 1991 war ein HQ 35 notwendig. Nötig sind für den Schutz unter anderem eine Versetzung des Damms bei Schnellingen und im Bereich Herrenberg in Richtung der Wohnbebauung, der Rückbau des Schnelliger Wehrs, bei der Arche Brücke der Bau einer kleinen Hochwasserschutzmauer entlang der Straße und eine Dammerfüchtigung beim Mühlegrün.

## Lobende Worte

Für die Planungen gab es bei der Vorstellung und in den Wochen danach sowohl Fürsprecher als auch Kritiker. Deutlich für eine Umfahrung sprach sich unter anderem der Präsident der Industrie- und Handelskammer (IHK) Südtiroler Oberrhein, Steffen Auer, aus. Er meinte, was Haslach beim RP an Kompromissen, die zu Mehrkosten führen, erreicht habe, sei „sensational“. Wenn man aber statt der oberirdischen Variante einen Tun-

nel 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.

## Alternativen-Diskussion

Aber es gibt auch immer noch Anhänger einer Tunnellösung, die laut RP um 120 Millionen Euro höhere Baukosten gegenüber der oberirdischen Variante verursachen würden. Zudem ist der Tunnel laut der Behörde 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 Projektleiter Kai Steinborn im Februar deutlich, dass ein Tunnel in zweifacher Hinsicht wegen der Kosten keine Genehmigung vom Bund bekommen würde. Der Projektleiter Kai Steinborn räumte aber ein, dass Vorteile eines Tunnels der minimale Eingriffe in Naturraum und Landschaftsbild seien.

Dies haben auch Tunnelbehörden immer wieder hervor und kritisieren, die Zerstörung des Naherholungsgebiets, was auch schädlich für das Mikroklima sei. Als weitere Nachteile eines Tunnels hatte der Planer genannt: eine Sperrwirkung im Grundwasser, das Risiko von Gebäudeschäden an der Oberfläche, eine deutlich

## ORTENAU

### Entscheidung zur Umfahrung naht

Haslach (lr). Eine öffentliche Sitzung mit einer für das Kinzigtal historischen Dimension findet am Dienstag, 16. Juni, in der Haslacher Stadthalle statt. An diesem Abend sollen die Gemeinderäte entscheiden, ob sie der Umfahrungsplanung des Regierungspräsidiums grundsätzlich grünes Licht geben. Das OT blickt heute zurück. Selbst bei einem Ja würden noch mindestens zwölf Jahre bis zur Fertigstellung vergehen.

längere Bauzeit, Umleitung bei Wartungen an rund 14 Tagen im Jahr und keine Verbesserung des Hochwasserschutzes.

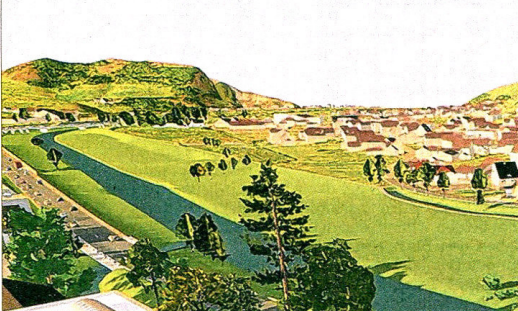
In den vergangenen Wochen gab es Vorschläge von Bürgern, die unter anderem einen Verzicht der Brücke im West vorsahen. Stattdessen sollte die Bestandsbrücke weiter genutzt werden. Hierfür gab es mit Verweis auf Vorgaben des Bundes und einer bereits erfolgten Überprüfung eine Abfuhr des RP (wir haben berichtet).

## Lärm und Brücke

Sehr viele kritische Worte gab es auch zum Thema Lärm(schutz), der wie oben bereits erwähnt, nicht entlang der gesamten Neubaustrecke geplant ist. Bürger, die in einem Mischgebiet wohnen, würden, Stand heute, in die Röhre schauen. Steinborn sagte dazu, dass das RP als Behörde hier an die gesetzlichen Vorgaben gebunden sei. Mit Kosten wurde hierbei nicht argumentiert. Man sei bei der Berechnung aber großzügig gewesen, da man trotz Tempo 80 von 100 Stundenkilometer fahrenden Fahrzeugen ausgegangen sei.

Kritiker bemängeln zudem die fehlende Barrierefreiheit bei der Arche Brücke und generell, dass man bei der Planung Fußgänger und Radfahrer unter den Tisch haben lassen und sich noch Zeit für offene Fragen lassen sollte. Es gibt ferner auch Stimmen, die das Geld lieber in einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs stecken würden als in eine Umfahrung.

Quelle: OT 13.06.2020



Für Kritik sorgte die fehlende Barrierefreiheit bei der geplanten neuen Arche-Brücke. Visualisierung: RP Freiburg

## STICHWORT

### Bereits zwei Gremien stimmten dafür

Die Entscheidung hätte an sich schon im März im Haslacher Gemeinderat fallen sollen. Die Sitzung musste aber wegen der Corona-Pandemie abgesagt werden. Bis auf Martin Schaeffer (Grüne) hatten aber nach der Vorstellungsveranstaltung sämtliche anderen Fraktionsvorsitzenden positive Stellungnahmen zur Umfahrung abgegeben, wobei sie gleichzeitig weitere Optimierung in einigen Details an-

mahnten. Dies war auch bei den Sitzungen des Bollenbacher Ortschaftrats und des Schnelliger Ausschusses der Fall, wo sich jeweils eine mehr (Bollenbach) oder weniger (Schnellingen) deutliche Mehrheit grundsätzlich für die Umfahrungsplanung aussprachen. Die Wahrscheinlichkeit für ein Ja zur Umfahrung ist nun auch am kommenden Dienstag im Gemeinderat deutlich höher als die für eine Absage.