

Hügelsheim fordert Straßen-Untertunnelung

Runder Tisch will bis 2024 eine Trassenvariante für Anschluss des Baden-Airparks empfehlen

Markus Koch



Hügelsheim. Große Enttäuschung herrschte in Hügelsheim, als das Regierungspräsidium im Mai 2020 das Aus für die geplante Ostanbindung des Baden-Airparks an die A5 verkündete. Um eine Lösung für einen Anschluss des Airparks zu finden, wurde im Januar 2022 ein Runder Tisch ins Leben gerufen, der sich regelmäßig trifft. Von anfänglich 21 Trassenvarianten wurden mittlerweile elf verworfen. Zu den verbliebenen zehn zählt der heutige Zustand (0-Variante), aber auch die favorisierte Variante der Gemeinde: eine Untertunnelung der Hauptstraße. Im Pressegespräch erläutern Bürgermeisterin Kerstin Cee (CDU), Landrat Christian Dusch (CDU) und Dezernent Mario Mohr den Sachstand.

Es gibt einen Arbeitskreis und Arbeitsgruppen. Wie gestaltet sich deren Zusammenspiel?

Im Arbeitskreis sind alle Mitglieder des Runden Tisches versammelt. Dieser definiert die Themen für die drei Arbeitsgruppen zu den Themen Umwelt, Verkehr und sozial-ökonomische Aspekte. In diesen Gruppen sitzen die Fachleute, die einen Input für das nächste Treffen des Arbeitskreises erarbeiten. Dieser prüft und bewertet den Input und gibt Rückmeldung an die Arbeitsgruppen, wie Dezernent Mario Mohr erläutert. Im Rahmen dieser wechselseitigen Treffen wurden auch die Kriterien erarbeitet, die als Basis für eine Bewertung der Varianten dienten. Die verbliebenen neun Varianten werden nun schrittweise bewertet. Alle Beteiligten wollen bis Sommer 2024 gemeinsam eine Variante empfehlen. „Unser Ziel ist es, gemeinsam eine realistische und machbare Variante zu entwickeln, die am Ende auch eine Chance hat, vom Verkehrsministerium finanziert zu werden“, verdeutlicht Dusch.

Welche Behörden und Institutionen nehmen an dem Prozess teil?

Folgende Teilnehmer entsenden Vertreter in die Arbeitsgruppen: Landratsamt, Regierungspräsidium Karlsruhe, Collectivité européenne d'Alsace, die Städte Rastatt, Bühl und Lichtenau sowie die Gemeinden Hügelsheim, Iffezheim, Rheinmünster, Sinzheim, Landesverbände von BUND und Nabu, Netze BW, Baden-Airpark GmbH, Zweckverband Gewerbepark Söllingen, Generaldirektion Wasserstraße und Schifffahrtsverwaltung, Bürgerinteressengemeinschaft Entwicklung Hügelsheim (BIGH) und der Regionalverband Mittlerer Oberrhein.

Welche absoluten K.O.-Kriterien wurden im Auswahlprozess bislang angewendet?

In der ersten Runde waren der Abstand der Autobahnausfahrten relevant, schutzgutbezogene Schwellenwerte, die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe, das Hochwasser-Risiko-Management, der Grundwasserschutz und die Wasserschutz-Gebietsverordnung sowie wertvolle Waldflächen. In der zweiten Runde stehen aktuell der Flächenschutz und das nationale Artenschutzrecht im Mittelpunkt. „Es ist kein einfacher Prozess“, so Mohr. Die Gespräche seien von einem Fachbüro moderiert worden und auf einem „hohen fachlichen und sachlichen Niveau“ abgelaufen. „Wir sind auf einem guten Weg“, sagt er.

Nach den absoluten K.O.-Kriterien werden nun im nächsten Prozessschritt die relativen K.O.-Kriterien angewandt. Wie sehen diese aus?

Hierzu zählen Auswirkungen auf den Rhein und die Staustufe Iffezheim, der Regionalplan und der Flächennutzungsplan. Außerdem die Baukosten und die Kosten für Ausgleichsmaßnahmen sowie Betriebs- und Instandhaltungskosten und die Frage, ob ein Biotopverbund beeinträchtigt wird.

Der Hügelsheimer Gemeinderat hat im Frühjahr 2022 Vorzugstrassen definiert. An erster Stelle steht die Untertunnelung der Hauptstraße (Variante 9). Wie groß sind die Chancen auf Erfolg?

„Wir wollten mit der bestmöglichen Variante für Hügelsheim in den Prozess reingehen, egal, wie teuer sie wird“, verdeutlicht Bürgermeisterin Kerstin Cee. Die Mehrheit des Rats sei dafür gewesen, mit dieser Lösung ins Rennen zu gehen – wohl wissend, dass auch Kompromisse erforderlich seien. Die Hügelsheimer nähmen seit Jahrzehnten eine massive Verkehrsbelastung auf ihre Schultern, so Cee. Auch die Bürger-Interessengemeinschaft Entwicklung Hügelsheim (B.I.G.H.) hält die Untertunnelung für vertretbar.

Welche weiteren Varianten kommen für die Hügelsheimer infrage?

Der Gemeinderat hat im März 2022 in einem Workshop mit Stadtplanerin Katrin Hansert vier Varianten favorisiert. Auf Platz zwei nach der Untertunnelung steht die Variante 4, die ebenfalls einen Tunnel vorsieht und ganz Hügelsheim deutlich vom Verkehr entlasten würde. Allerdings ist diese Idee für die Bürgerinteressengemeinschaft Entwicklung Hügelsheim nicht tragbar. Diese wertet eine Ostanbindung des Airparks an die A5 als „sehr gute Lösung“. Diese würde auch nicht das städtebaulichen Entwicklungskonzept, das ein Zusammenwachsen der beiden Hügelsheimer Siedlungsbereiche vorsieht, einschränken. Die Variante 17, die parallel zum Rheindamm verläuft, ist für die Rathauschefin keine Lösung: „Die Autofahrer werden diesen Umweg nicht nehmen. Ich brauche eine Variante, die Akzeptanz findet“, sagt sie. Die Trasse sei zu schmal für Lkw-Begegnungsverkehr und müsste verbreitert werden. Allerdings grenzt die Straße an ein Schutzgebiet.

Was passiert, wenn es am Ende des Prozesses keine gemeinsame Lösung gibt?

„Wir haben jetzt die Chance, eine gemeinsame Lösung zu finden und ich bin zuversichtlich, dass wir das schaffen“, urteilt Landrat Christian Dusch. „Es wäre allerdings auch ein Ergebnis, dass man es auch unter größter Anstrengung nicht schafft, eine Lösung zu finden“, meint er. Das Verkehrsministerium in Stuttgart werde laufend über die Entwicklungen unterrichtet.