

B16: Abkoppelung wird konkret

Dillinger Stadtrat votiert für eigenständigen Planungs- und Bauabschnitt

Dillingen (vN).

Die Hoffnungen auf ein baldiges Ende der Staus auf der alten B16 zwischen Lauingen und Steinheim sind gestiegen. Leitender Baudirektor Karl Goy von der Regierung von Schwaben machte vor dem Dillinger Stadtrat am Montagabend deutlich, dass eine Abkoppelung von der Höchstädter Maßnahme und damit eine schnellere Realisierung möglich sind.

Goy, der von Bauoberrat Tobias Ehrmann vom Straßenbauamt Neu-Ulm begleitet wurde, sagte: "Die bayerische Straßenbauverwaltung sieht eine Trennung als sinnvoll an." Zuvor hatte sich auch Oberbürgermeister Hans-Jürgen Weigl für eine Abkoppelung stark gemacht, nachdem in Höchstädt nun eine dritte Variante - die der Naturschützer - im Gespräch sei und alle beteiligten Parteien angekündigt hätten, gegen eine Entscheidung - ob Süd oder Nord - zu klagen.

Karl Goy erinnerte daran, dass in Höchstädt eine Süd-Variante zuletzt auch wegen einer eventuellen Kombination mit dem Hochwasserschutz diskutiert worden sei. Klar sei auch geworden, dass eine Nordumfahrung Höchstädts ohne eine Spange im Steinheimer Osten zur B16 alt nicht ausreichend verkehrswirksam wäre.

Diplom-Ingenieur Reiner Neumann von Modus Consult in Ulm erinnerte detailliert mit Zahlen an die vom Juli dieses Jahres stammende Verkehrszählung und -befragung, die mit der letzten aus den Jahren 1994/96 verglichen wurde. In seiner Prognose für 2020 geht Neumann davon aus, dass sich das Gesamtverkehrsaufkommen im untersuchten Raum Dillingen/Höchstädt um 22 Prozent auf 133000 Kfz steigern werde, davon Durchgangsverkehr 11800 (plus 16 Prozent), Ziel- und Quellverkehr 54700 (plus 22 Prozent) und Binnenverkehr 66500 (plus 22 Prozent).

Entlastung der Ortsdurchfahrten

Eine durchgehende B16 neu im Norden würde, so Neumanns Berechnungen, eine Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrten zwischen 6300 und 8100 Kfz/Tag bringen, den Hogenring stärker belasten, dafür die Ströme aus dem Süden entlasten, die mehr nach Höchstädt verlagert würden. Eine Südumgehung in Höchstädt würde mehr Verkehr auf die neue Bundesstraße bringen als eine Nord-Lösung, allerdings eine stärkere Belastung zwischen Dillingen und Steinheim.

Eine Nordtrasse mit einer Steinheimer Spange würde mehr Entlastung für die Ortsdurchfahrten bewirken als eine reine Nordvariante, aber weniger als eine Süd-Lösung.

Bei der zwischenzeitlich vorliegenden Umweltverträglichkeits-Studie, so Leitender Baudirektor Karl Goy, wurden jedoch nicht nur die Verkehrswirksamkeit, sondern auch Schützgüter wie Mensch, Wohnbebauung, Naturschutz, Wasserschutz, Boden etc. geprüft. Das Ergebnis ist laut Goy "eindeutig": Eine Nordumfahrung schneide bis auf das Gut "Boden" wesentlich besser ab. Eine Hochwasserschutz-Kombination im Süden sei "weder nötig noch sinnvoll".

Sein Fazit: Wenn der Bund die Steinheimer Spange baut, könne das Dillinger Verfahren abgekoppelt werden, weil das Höchstädter Teilstück - wo auch immer - noch wesentlich mehr

Zeit beanspruche. Eine Trennung sei auch gar kein Nachteil für Höchstädt, im Gegenteil, damit erziele man "einen gewissen Druck auf das Verfahren". OB Weigl erklärte, er habe aus dem Berliner Verkehrsministerium Signale, wonach man dort sehr aufgeschlossen für eine Übernahme der Kosten für die Steinheimer Spange sei, falls die Oberste Baubehörde in Bayern entsprechende Argumentation liefere.