

Eine Trassenvariante der Naturschützer
Bund spricht von weniger Landverbrauch für neue Bundesstraße in Höchstädt

Höchstädt (pm). In der festgefahrenen Diskussion zur B16-Umgehung bei Höchstädt unterbreitete der Bund Naturschutz bei einer Erörterung mit Vertretern der Regierung von Schwaben, des Straßenbauamtes Neu-Ulm und Wasserwirtschaftsamtes Krumbach einen Alternativvorschlag zur B16-Süd- und -Nordumgehung. Dieter Leippert, der den Trassenvorschlag des Bund Naturschutz initiiert hat, erläuterte nun erstmals die BN-Variante der B16 bei Höchstädt gegenüber der DZ.

Kernstück der BN-Variante ist eine Stadtdurchfahrt mit Tunnel im sensiblen Bereich mit Wohnbebauung. Von Dillingen kommend, führt die BN-Variante zwischen Steinheim und Deisenhofen nördlich auf die Stadt Höchstädt zu. Hier nutzt die BN-Variante eine Besonderheit der Stadt, denn im Westen befindet sich eine keilförmige, unbebaute Fläche nördlich der Bahnlinie, die bis zur Lutzinger Straße reicht. Dadurch tangiert die Trasse erst ab der Lutzinger Straße bebauten Stadtgebiet. Ab hier erfolgt eine Tunnelung des weiteren Trassenverlaufs. Es bieten sich drei Tunnelvarianten an: Bei der Tunnelvariante 1 schwenkt der Tunnel leicht nach Norden und endet bereits nach rund 400 Meter im Industriegebiet "Nord". Ab hier verläuft die Trasse in einem Bogen zwischen den Industrieansiedlungen aus der Stadt heraus und führt dann in einer "kleinen Nordumgehung" Richtung Donauwörth weiter.

Die Tunnelvariante 2 verläuft entlang der Bahnlinie, wobei der Tunnel nach etwa 800 Meter endet und die Trasse dann außerhalb der Stadt die Bahn kreuzt, bevor sie in Richtung Donauwörth weiterführt. Die Tunnelvariante 3 unterquert die Bahnlinie im Bereich des Bahnhofes und führt dann geradlinig unter der bestehenden Donauwörther Straße in Richtung Donauwörth.

Die Anbindungen

Sollte dieser Tunnel jedoch bis außerhalb der Wohnbebauung führen, müssten 1200 m Tunnel gebaut werden. Dieter Leippert, der wegen der Finanzierbarkeit die Variante 1 favorisiert, verweist auf die Vorzüge der BN-Trasse. So muss für Steinheim keine eigene Anschlussspanne gebaut werden, weil die BN-Trasse die DLG 25 zwischen Steinheim und Deisenhofen kreuzt. Im Westen erfolgt die Anbindung der Stadt über die DLG 15, die ebenfalls von der BN-Trasse gekreuzt wird. Im Osten führt die Donauwörther Straße direkt zur BN-Trasse.

Eine direkte Anbindung der Saatsstraße 2212 Richtung Nördlingen an die BN-Trasse erfolgt im Norden der Stadt. Die direkten und kurzen Anbindungen im Westen und Osten erhöhen die Akzeptanz der neuen Bundesstraße beim Regionalverkehr und würden gegenüber einer Nord- oder Südumgehung zu einer deutlich höheren Entlastung führen.

Der geradlinige Verlauf der Trasse würde zudem den Flächenverbrauch gegenüber einer Nord- oder Südumgehung deutlich reduzieren. Somit könnte die BN-Trasse einen tragfähigen Kompromiss für alle Lager darstellen. "Mit der festgefahrenen Diskussion um eine Nord- oder Südumgehung kommen wir nicht mehr weiter, und die zu erwartenden Klagen werden eine Lösung auf ewig blockieren. Die Diskussion zum Trassenvorschlag des Bund Naturschutz wird zeigen, wer ernsthaft an einer schnell zu realisierenden Lösung interessiert ist", so Leippert zum BN-Vorschlag.