

Brücke mit Platz für Bienwald-Autobahn

WÖRTH/KANDEL: Die Planungen für einen Umbau der gefährlichen Kreuzung am Langenberg werden konkret. Statt des erwarteten Kreisels soll aber eine Brücke gebaut werden. Darunter soll Platz für eine Autobahn sein. Der Hintergrund: Die Westumgehung Strasbourg wird jetzt doch gebaut.

Einen Kreisel an der Kreuzung am Langenberg: Das hatten im Jahr 2005 sogar die Umweltschützer vom BUND gefordert. Denn am Gut Langenberg im Wald zwischen Wörth und Schaidt treffen die K15 (Schaidt-Wörth) und die K19 (Schaidt-Hagenbach) auf die Bienwald-B-9. Wegen des hohen Lastwagenanteils (rund 25 Prozent) und des zu den Stoßzeiten dichten Verkehrs gilt die Kreuzung als sehr gefährlich. Aus Richtung Wörth warten im Berufsverkehr beinahe täglich die Autofahrer in langen Schlangen, um eine Lücke zu finden, in der sie sich zwischen die Lastwagen auf der B9 einfädeln können.

Im Jahr 2005 stand im übrigen ein Maßnahmenpaket der Landesregierung aus dem Jahr 2000 zur Debatte, mit der die Bienwald-B-9 sicherer gemacht werden sollte. Damals ging es vor allem um eine Verbreiterung der Straße und den Ausbau von Kreuzungen – mit Ausnahme der Kreuzung am Langenberg. Das soll sich jetzt in einigen Jahren ändern. Der Landesbetrieb Mobilität hat das „Ziel, bis Ende 2017 in die Planfeststellung zu gehen“, so LBM-Leiter Kurt Ertel. Die Überraschung: „Es gibt keinen Kreisel.“ Geplant werde vielmehr eine Brücke, die die Bienwald-B-9 überquert. Durch Auf- und Abfahrten soll es weiter möglich sein, auf die Bundesstraße zu gelangen. Der Grund: „Schon heute fahren auf der Strecke zu viele Autos für einen Kreisel“, so Ertel.

Außerdem solle die Brücke so gebaut werden, dass unter ihr genug Platz bleibt, um eventuell die Bienwald-B-9 in eine Autobahn umbauen zu können, so Ertel.

Der Hintergrund dürfte sein, dass bei Strasbourg jetzt doch mit dem Bau einer Westumgehung begonnen wird. Entsprechende Pläne waren zwar 2012 von der neuen sozialistischen Regierung in Paris zu den Akten gelegt worden. Denn die Westumgehung war bei Umweltschützern im Elsass auf massiven Protest gestoßen.

Auch die neue, optimierte Trassenvariante tangiert den Lebensraum des elsässischen Feldhamsters, aber Anfang 2016 erhielt der private Betreiber Vinci den Zuschlag für das 500-Millionen-Euro-Projekt. Die Westumgehung soll nach knapp fünf Jahren Bauzeit 2020 fertig sein. Ein Umbau der heutigen Autobahn bei Strasbourg zu einer Stadttangente soll später folgen.

In der Vergangenheit waren die Pläne im Elsass eng verknüpft mit dem Projekt „Bienwald-Autobahn“. Der Gedanke war, dass nach der Beseitigung der Engpässe bei Strasbourg nur noch die Bienwald-B-9 als Lücke im deutsch-französischen Autobahnnetz bleibt. Dazu soll es sogar eine Verein-



Die „Hagenbach-Variante“ (rot) war in der Vergangenheit die von der Landesregierung favorisierte Variante der Bienwald-Autobahn. Die jetzige B9 sollte zurückgebaut werden; am Langenberg gäbe es dann keine Kreuzung mehr. FOTO: RHP/FREI

barung zwischen Frankreich und Deutschland geben, die oft als Begründung genannt wurde. Allerdings: Auf eine RHEINPFALZ-Anfrage hin war sie damals in den Archiven nicht zu finden.

Anfänglich hatten die Straßenbauer die nächstliegende Möglichkeit im

Blick: Einen Ausbau der Bienwald-B-9. Der scheiterte aber am Widerstand von Naturschützern, die sich gegen eine Durchschneidung des Bienwalds stemmten. Ihr Argument: Vor allem die Wildkatzen würden gefährdet. Beim damaligen Ministerpräsidenten Kurt Beck (SPD) fanden die Ausbau-

Gegner ein offenes Ohr. Als Alternative wurde die „Hagenbach-Variante“ knapp an Hagenbach vorbei geplant. Ein Gutachten gab der neuen Variante denkbar knapp den Vorzug: Mögliche Nistplätze für möglicherweise durchziehende Ziegenmelker würden etwas weniger gefährdet.

KOMMENTAR

Vorsorgen ist besser

VON ANDREAS LAPOS

Wer mitten in Europa Bau-, Gewerbe- und Industriegebiete ausweist, der erntet irgendwann auch Verkehr.

Nein, es liegt nicht am Sommerloch: Dass die Bienwald-Autobahn jetzt plötzlich wieder auftaucht, hat einen nachvollziehbaren Grund. In Frankreich hofft man, dass das Nordess von einem Lückenschluss im linksrheinischen Autobahnnetz wirtschaftlich profitiert. Aber ob der Bedarf wirklich so stark wächst: Das weiß heute doch keiner. Zur Zeit ist das Verkehrsaufkommen allein jedenfalls kein Grund, den Bau einer Autobahn in Angriff zu nehmen. Es sei denn, man will eine Alternative zu der überlasteten A5. Ein Gedanke, der auch vielen A5-Anwohnern im Badischen gefallen dürfte.

Die A5 dürfte aber mittelfristig entlastet werden: Mit ihrem Gotthard-Basistunnel zwingen die Schweizer die Lastwagen Richtung Italien auf die Schiene. Und die werden möglichst früh wechseln, weil das billiger ist. Deshalb wird im badischen Rheintal zur Zeit die Bahnstrecke massiv ausgebaut – ein Projekt, das weitaus wichtiger ist als Stuttgart 21 – und für das wiederum viele badische Gemeinden große Opfer bringen müssen.

Die Südpfalz hingegen kann immer noch im Windschatten der ehemaligen Randlage segeln. Aber wer mitten in Europa Bau-, Gewerbe- und Industriegebiete ausweist, der erntet Verkehr. Deshalb ist es richtig, wenn die Planer Vorsorge treffen und Möglichkeiten offen halten statt sie zu verbauen. Die Entscheidung wird dann im Falle der Bienwald-Autobahn wohl erst die nächste Generation treffen (müssen).

Das kann sehr sinnvoll sein: So wurde zum Beispiel das Wiederlager der Bahnbrücke Wörth/Karlsruhe beim Bau von den Mittelbehörden recht eigenmächtig so ausgelegt, dass ein zweites Gleis darauf passt. Das dann auch für die Stadtbahn gebraucht und gebaut wurde.

Dann aber bedeutete Anfang August 2012 das Aus für die Strasbourger Pläne auch das – wie sich jetzt herausstellt: vorläufige – Ende für die Planungen im Bienwald. Denn mit der Brücke am Langenberg hält der LBM die Möglichkeit frei, die Bienwald-B-9 zur Autobahn auszubauen. |ap