

Drunter oder drüber?

Eine Bundesstraße, die mitten durch den Ort führt, kann schon eine Plage sein. Dies umso mehr, als man mit heutigem Stand eines für verbürgt nehmen kann: Der Verkehr nimmt zu, nicht ab. Da kann man heilfroh sein, dort zu wohnen, wo die Bundesstraße schon um den Ort herumführt. Dass das funktioniert, zeigen die Ortschaften entlang der B 36, auch wenn der Entlastung oft jahrzehntelanges Bemühen vorausging.

Dass selbst das zuweilen nicht zum Ergebnis führt, weiß man im Pfinztal entlang der B 10. Und auch in Weingarten lebt man seit vielen Jahren im Wissen, dass die B 3 auch künftig durch den Ort führen wird.

Wenn also nicht im Zentrum, so wird verständlicherweise Entlastung an anderer Stelle gefordert. Die Beseitigung des Bahnübergangs „Häcker“ steht dabei schon ewig auf der Tagesordnung. In die Hängepartie kam jetzt überraschende Bewegung. Wenn Verkehrsstaatssekretärin Gisela Splett das Thema beim Neujahrsempfang anspricht, hat das allemal Gewicht, löst aber den entscheidenden planerischen Konflikt vor der Finanzierungsfrage nicht. Autos über die Bahn oder untendurch? Der Gemeinderat hat inklusive Bürgermeister 2013 einhellig

Randnotiz

die Unterführung der Autos gefordert, die das Land – es geht bei dem Übergang um eine Landesstraße – mit Kosten von 22,5 Millionen Euro berechnet hat. Eine Brücke, und die will das Land, kostet nicht einmal die Hälfte.

Die Differenz ist nach diesen Zahlen einfach zu groß, als dass man irgendetwas Kompromissfähiges herbeiwünschen könnte. Die angekündigte „Visualisierung“ des Sachverhalts ist nun wahrlich kein Riesenschritt, aber ein Schritt, um das Verfahren voranzubringen. Wie geht es weiter? Hü oder hott? Schwarz oder weiß? Unterführung oder Brücke? Dazwischen gibt es nichts. Oder doch? Bürgermeister Bänziger fordert vom Land, den Verfahrensgang zu gehen und zur Bürgerbeteiligung zu laden. Das hat das Regierungspräsidium jetzt auf dem Schirm. Das birgt Chancen und Risiken, denn es bleibt offen, ob die Weingartener Argumente pro Unterführung die Kostenfrage obsolet werden lassen können.

Von der Theorie zur Praxis: Die Verkehrsbelastung im Weingartener Süden ist hoch. Die Situation am Bahnübergang ist an dieser extrem dicht befahrenen Strecke ein Unding. Vor 2020 passiert nichts. Aber jetzt einsteigen in ein Verfahren mit einer Südfahrt, das für die Zeit danach Klarheit bringt, macht Sinn: Ohne Planfeststellungsbeschluss – egal für welche Variante – geht auch nach 2020 nichts. Und das ist eigentlich nicht zu verantworten. Matthias Kuld