

# Im Schnittpunkt zweier Bundesstraßen

## B 10 und B 293 sollen aus Berghausen heraus: zwei Verfahren und bessere Chancen für die Trasse nach Jöhlingen

Von unserem Redaktionsmitglied  
Matthias Kuld

**Pfintzal/Walzbachtal.** An der Karlsruher Straße in Berghausen zu wohnen, ist nicht unbedingt der Hit. Nahezu 35 000 Fahrzeuge werden werktäglich westlich des Knotens der Bundesstraßen 10 und 293 gezählt – und das in einer nicht übermäßig breiten Ortsdurchfahrt. Rund 15 000 Autos kommen dabei aus Richtung Jöhlingen über die B 293 nach Berghausen hinein, etwa 13 000 aus den östlicheren Pfintzaler Ortsteilen über die B 10. Der Rest ist Innerortsverkehr. Eine Ortsumfahrung steht deshalb nicht erst seit gestern im Raum. „Die Diskussion geht schon viele Jahrzehnte“, berichtet Referatsleiter Harald Protz von der Straßenbauabteilung im Regierungspräsidium (RP). Die Sache ist kompliziert, obwohl es auf dem Papier der Planer eine recht konkrete Lösung gibt – zumindest einmal für eine Teilverlegung der B 293, was für Berghausen schon eine beträchtliche Entlastung nach sich zöge. Die eigentliche Ortsumfahrung durch die B 10 ist als „Hopfenbergtunnel“ schon ewig auf der Tagesordnung – aber weit von einer Realisierung entfernt.

Für die B 293 kann die aktuelle Planung nun weiter getrieben werden – auch wenn der Pfintzaler Gemeinderat weiterhin Wünsche hat, die das Regierungspräsidium noch nicht berücksichtigte. Die hat Bürgermeister Heinz Roser vergangene Woche im Stuttgarter Verkehrsministerium auch angesprochen.

Konkret ist nun gedacht, dass die B 293 bereits auf Höhe der Tankstelle am Berghausener Ortsanfang von Grötzingen her in Richtung Jöhlingen abzweigt. Nach den Vorstellungen der Straßenplaner Harald Protz und Axel Speer soll die vorhandene Straße über die Bahnlinie und die Pfinz genutzt, ein Stück weit neu gebaut

und am nördlichen Ortsrand auf die bestehende Trasse der Bundesstraße geführt werden. Diese würde bis auf die Höhe vor Jöhlingen weiter befahren werden. Bevor es dann hinter dem Fußballplatz den Hohlweg hinab geht, würde die neue B 293 dann nach Osten schwenken, um außerhalb Jöhlingens wieder auf die „alte“ Bundesstraße zu münden.

Während man in Walzbachtal laut Protz dieser Lösung zugestimmt hat, gibt es aus Pfintzal noch Bedenken und Änderungswünsche. Diese betreffen den Verlauf der geplanten künftigen B 293. Da geht vor allem die Anbindung und den Schutz der anliegenden Wohngebiete. So stellt man sich in Pfintzal die Unterfahrung der Pfinz und der Bahn anstelle ihrer seitherigen Überquerung vor und es geht um den

Lärmschutz beim Hummelberg. Die Gemeinde stellt sich hier einen Tunnel vor – die RP-Planer wollen prüfen, ob eine so genannte „Einhaussung“ über einen Abschnitt von 200 bis 300 Metern denkbar ist. Die Unterfahrung der Pfinz und der Bahn stößt indes auf keinerlei Gegenliebe. „Aus zwei Gründen“, erklärt Protz, „zum einen würde das Mehrkosten von zehn Millionen Euro verursachen, und zum anderen hätte das Auswirkungen auf die Planung des Hopfenbergtunnels, was zusätzlich noch einmal zehn Millionen Euro nach sich ziehen würde.“

Denn eigentlich gehört die Berghausener Umfahrung Teil eines großräumigen Gesamtkonzeptes, über das sich seit Jahrzehnten Planer und Kommunalpolitiker den Kopf zerbren-

nen. Auf einer Landkarte wurden vor Jahrzehnten nördlich von Durlach, Grötzingen und Berghausen vielfältige Linien gezeichnet – etwa durchs Mauertal bei Weingarten oder durch den „Knittelberg“ auf Höhe des ICT-Fraunhoferinstitutes hindurch. Neben der örtlichen Betrachtungsweise ging es für den Bund als Baulastträger von B 10 und B 293 darum, die B 10 als Umleitungsstrecke für die A 8 vorzuhalten. Für die B 293 wurden – vereinfacht ausgedrückt – zwei Trassen von Berghausen zum Nachbarort geschlagen. Die durchs Wöschbacher Tal ist schon länger zu den Akten gelegt, jene durchs Jöhlinger Tal, die den seitherigen Verlauf der Bundesstraße ein Stück weit mitnimmt, ist aktuell.

Mit dem Bau des Grötzingener Tunnels in den neunziger Jahren und der Öffnung der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Nord machte der Bund klar, dass aus seiner Sicht für die B 10 irgendwo nördlich der bestehenden Trasse für Berghausen nichts zu holen sein wird: Die Konzentration galt der Gesamtlösung mit dem Hopfenbergtunnel. Die schaffte es auch in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes. Nur dort gibt es Geld, wenn auch die zweite Voraussetzung zur Realisierung solcher Großprojekte – ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss – existiert. Doch dazu kam es nicht, und so flog „Berghausen“ aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen heraus. Das geschah erst 2003, obwohl der Pfintzaler Gemeinderat schon 1989 gegen die vorliegende Planung gestimmt hatte.

In der Folge passierte zweierlei: Zum einen gab es eine Trennung der Verfahren, hängte man den „Hopfenbergtunnel“ quasi ab. Zum anderen gelang es, unter dem Titel „weiterer Bedarf mit Stern“ die B 293 mit dem Planungsrecht des Landes voranzubringen. Das ist der Sachstand, der nun in Stuttgart besprochen wurde.

