

Verkehr

Klaus Schwald glaubt nicht an schnelle Lösung beim Bahnübergang Steinen



Von Robert Bergmann

Fr, 04. Dezember 2020 um 05:43 Uhr

Steinen

BZ-Plus | Kommt jetzt tatsächlich die schnelle Beseitigung des Bahnübergangs Steinen, wie Josha Frey aus dem Verkehrsministerium meldet? Klaus Schwald, engagierter Bürger aus Steinen, hat Zweifel.

Donnerstag, 13. September 1984 / Nr. 213

Steinen / Inzlingen

Wie sie aussieht, ist noch nicht geklärt

Steinen erhält eine Südumfahrung

Gemeinderat sprach über die Vor- und Nachteile verschiedener Umfahrungsmöglichkeiten

Steinen (bf). Jeder nimmt daran teil, aber keiner will den Lärm haben, umschrieb Bürgermeister Stumböck das Problem Straßenverkehr. Man kann nur Entlastungen versuchen, Umverteilungen. In der jüngsten Gemeinderatsitzung kam das Verkehrskonzept Steinen wieder einmal zur Sprache. Festlegen will man sich nicht frühzeitig, so das Ergebnis der Debatte. Die Nordumfahrung ist „gestorben“. Darüber waren alle froh. Wie die Südumfahrung aussieht – kleine oder große Lösung – sollen sich nun die Planer überlegen.

Die Belastungen durch den Straßenverkehr im Ortskern sind bekannt. Die Sanierung und die erledigte Nordumfahrung waren Grundlage der Verkehrsuntersuchung II vom März 1984. Die begünstigt als ein Ergebnis die Straßenführung Bahnhof-/Rotzlerstraße, eine Südumfahrungsvariante. Das Regierungspräsidium ist bereit, die Kosten für die Südvariante zu übernehmen, wenn auf die Nordvariante verzichtet wird.

Die Vorteile sind, daß die Gemeinde keine Mittel aufbringen muß, die Anliegerbeiträge entfallen, die dort hoch wären, da nur eine Seite bebaut ist, das Steinener Naherholungsgebiet bliebe erhalten und die Verwirklichung der Umfahrung würde nicht auf den St. Nimmerleinstag verschoben.

Die Nachteile beschrieb Gemeinde-

rat Waibel (SPD). Die Straße führt an Bahnhof und Post vorbei, ist dann eine vielbefahrene Landesstraße und: „Die Leute rennen aus dem Bahnhof 'raus und werden plattgewalzt.“ Parkplätze am Bahnhof oder vor der Post könnte man sich wohl auch wegdenken. Im übrigen gibt es, so wußte der Fraktionssprecher, Probleme mit der Firma Rotzler, die wohl kein Gelände abgeben will.

Waibel schlug vor, eine weitere Variante, das Optimum, wie er es nannte, planen zu lassen. Wenn sie nicht zu verwirklichen ist, könne man immer noch auf die kleinere Lösung zurückkommen. Auch wenn die Gemeinde dann die Bahnhof-/Rotzlerstraße selbst ausbauen müßte, zog Waibel eine Variante vor, die von der Landesstraße auf die B 317 neu geht. Eine „ordentliche Unterführung“ unter der

Bahn durch würde den Verkehr vollkommen aus dem Dorf führen.

Gemeinderat Deschler (CDU) setzte dem entgegen, daß die Bahnhof-/Rotzlerstraße als Landesstraße einen Minimalverbrauch von Landschaft auszeichne. Er sah bei Waibels Lösung Probleme für die Höllsteiner, die nur über einen Umweg zur Bahn kämen – was Waibel damit konterte, daß sie mit Fahrrad und Mofa keinen Umweg machen müßten und mit dem Auto schon deshalb nicht dorthin könnten, weil es keine Parkmöglichkeiten gebe. Auch auf seine Frage, wie der Bürger aus Steinen herauskomme, wenn der Bahnübergang dicht sei, wußte Waibel eine Antwort: „So wie er hereingekommen ist.“

Deschlers Überlegungen, auch eine Variante nach Westen einzubeziehen, widersprach Waibel, weil einmal dann die Bahnunterführung „gestorben“ wäre und zum anderen das Land aus seiner Sicht wohl kaum dem Dorf die Erschließungsstraße ins Industriegebiet bauen würde, wo es mit vielen Aus- und Einfahrten auf eine Landesstraße zu rechnen habe.

Die Diskussion über Steinens Verkehrsprobleme geht schon etwas länger, wie ein Zeitungsartikel in der BZ aus dem Jahr 1984 zeigt. Und auch hier ist bereits von einer Lösung für den Bahnübergang die Rede. Foto: Klaus Schwald

Eine frohe Kunde hatte vor ein paar Tagen der Landtagsabgeordnete Josha Frey für die Steinener im Gepäck. Nach seinen Informationen habe das Verkehrsministerium des Landes bei der Evaluation des Generalverkehrsplans der Beseitigung des Bahnübergangs nun mit Blick auf die erheblichen Verkehrsrisiken in diesem Bereich Priorität eingeräumt, erklärte Frey via Pressemitteilung. Freys gute Nachricht aus dem Verkehrsministerium bleibt indes nicht unwidersprochen beziehungsweise wird um eine zeitliche Dimension ergänzt. Klaus Schwald, ein engagierter Steinener Bürger mit speziellem Interesse fürs Thema Verkehr, hat die Pressemitteilung unter die Lupe genommen und glaubt, nicht viel Neues darin entdeckt zu haben.

Lediglich die Katze aus dem Sack gelassen

So erinnert Schwald daran, dass sowohl die Beseitigung des Bahnübergangs wie auch die Verlegung der L135 und der L138 von Hauingen nach Steinen bereits im Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan 2010 seit Dezember 2013 priorisiert seien. Die Umsetzung sei vom Landtag auch so beschlossen worden. Der Schönheitsfehler? Seither sei keine einzige der damals als vorrangig deklarierten Maßnahmen in Sachen Eisenbahnkreuzungen umgesetzt worden, kritisiert Schwald.

Mit dem von Josha Frey für Steinen als Erfolg gefeierten "Evaluierten Maßnahmenplan 2020" habe man vor diesem Hintergrund im Grunde lediglich "die Katze aus dem Sack" gelassen, über die vielen Jahre des Stillstands. Die Laufzeit des Generalverkehrsplans 2010 sei von der Landesregierung "mangels Masse" lediglich bis 2035 verlängert worden – sprich die bislang noch nicht erledigten, als prioritär eingestuften Projekte warteten einfach weiter auf ihre Umsetzung.

Eine Einzelaktivität helfe nicht, meint Schwald

In einer Mail an Josha Frey erinnert Klaus Schwald daran, dass der Bahnübergang Steinen nur beseitigt werden könne, wenn zuvor die Verlegung der L135 (Ostumfahrung) realisiert wurde und dann als kurzfristige Maßnahme die L138-Ost über Bahnhofstraße und Rotzlerstraße bis zur L135 (Ostumfahrung) weiter geführt wird. Eine Einzelaktivität helfe nicht, meint Schwald, der für seine energischen Auftritte in der Bürgerfragestunde des Gemeinderats bekannt ist. Die komplexe Verkehrsproblematik müsse gesamthaft betrachtet und mit einem genauen Termin- und Abfolgeplan angegangen werden. Dieser Ansicht hatten sich zuletzt auch CDU, Gemeinschaft und SPD in ihren Haushaltsreden angeschlossen.

Beigefügt hat Schwald seiner Antwort übrigens einen BZ- Artikel vom 13. September 1984 über die schon damals diskutierte Verlegung der L138 im Bereich Steinen mit der Überschrift "Steinen erhält eine Südumfahrung". Im Artikel heißt es unter anderem, dass das Regierungspräsidium Freiburg bereit sei, die Kosten für die Südvariante zu übernehmen, falls

die Gemeinde bereit sei, "auf die Nordvariante zu verzichten". In dem 36 Jahre alten Text ist auch schon von einer Bahnstufung der L138 in Richtung B317 die Rede.

Info

Wann wurde der Antrag auf Tempo 30 in Steinen gestellt? Gibt es ein Verkehrskonzept? Welche "Kreisel-Form" eignet sich am besten? Der Arbeitskreis Siedlungsentwicklung und Mobilität hat auf seiner aktualisierten Homepage <http://www.steinen21.de> viele Infos zusammengefasst und erzählt auch die Historie der Steinener Verkehrsprobleme. Der Kontakt zum Arbeitskreis ist unter 07627/7430 oder kontakt@steinen21.de möglich. Dort freut man sich auch über neue Gesichter.

Ressort: [Steinen](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Fr, 04. Dezember 2020:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Was lange währt, kann gerne noch etwas warten](#)

Kommentare

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)
