

Donnerstag, 14. September 2023, Hersfelder Zeitung / Lokales

# „Es geht um eine Jahrhundertentscheidung“

**INTERVIEW - mit dem Verkehrsexperten Michael Walter über Hochbrücke und Stadtplanung**



Ein Jahrhundertbauwerk: Die Bad Hersfelder Hochbrücke am Peterstor. Foto: Daniel Göbel

**Bad Hersfeld** – Im Bad Hersfelder Stadtparlament steht heute ab 18 Uhr die Abstimmung über den sogenannten Ersatzneubau der Hochbrücke an. Eine Entscheidung mit tiefgreifenden Auswirkungen auf die Stadtplanung in Bad Hersfeld. Darüber sprach Kai A. Struthoff mit dem Verkehrsplaner Dr. Michael Walter, der auch den „Masterplan Mobilität“ für Bad Hersfelder erarbeitet hat.

Im Moment scheint es so, als würden die Stadtverordneten die Planungen der DEGES für den Ersatzneubau der Hochbrücke akzeptieren. Gibt Bad Hersfeld seinen Widerstand gegen das Projekt zu früh auf?

Das Verfahren zum Ersatz der Hochbrücke befindet sich in der „Anhörungs-

phase“ beim RP Kassel. Im Anschluss wägt das für die Entscheidung zuständige Hessische Verkehrsministerium die Interessen aller Parteien ab und erstellt den Planfeststellungsbescheid. Dessen finale Inhalte sind noch nicht bekannt. Bei so einer „Jahrhundertentscheidung“ hat dazu die Herstellung maximaler Transparenz für alle Stadtverordneten größte Bedeutung. Aufgrund der erheblichen Tragweite sollte dazu im besten Fall eine möglichst neutrale, fachlich fundierte und tiefgreifende Gesamtbewertung vorliegen – auch mit Blick auf die Zukunft der Stadt. Ein Ersatz für die Hochbrücke zur weiteren Anbindung der Stadt ist sicher in den nächsten Jahren erforderlich. Die Frage nach Alternativen zu der vorgelegten Planung auch unter Einbeziehung des neuesten Stands von Wissenschaft und Technik darf für die beste Lösung für Bad Hersfeld gestellt werden.

Es gibt angeblich gewichtige Gründe, die gegen eine Klage gegen das Projekt sprechen?

Eine verwaltungsgerichtliche Klage gegen den Planfeststellungsbescheid wäre auf die Überprüfung des Gesamtverfahrens ausgerichtet. Vor Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses können Mängel auch durch ergänzende Verfahren geheilt werden. Die Hintergründe für Äußerungen zu Sperrungen von Hochbrücke und Bahnstrecke sind mir nicht bekannt. Ein schneller Rückbau der Hochbrücke mit Errichtung eines alternativen Neubaus und auch zu verstetigenden Umleitungslösungen könnte daher dauerhaft gesehen sogar von Vorteil sein, insbesondere zur Führung des Fern- und Schwerverkehrs. Auch da der bauliche Zustand der Brücken der Berliner Straße noch gar nicht veröffentlicht wurde. Dieser Neubau sollte auch im Interesse des auch hier zuständigen Bundes umfassend mit der sich kreuzenden Bahntrasse abgestimmt und dafür optimiert sein.

Und wie ist es mit der vorgeschlagenen Tunnel- und Troglösung?

Hinsichtlich der Thematik Tunnel- und Troglösung anstelle der Hochbrücke hat die DEGES diese Varianten noch in der Vorprüfung zum Variantenvergleich ohne tiefere Prüfung rein über das auf Kostenerwartungen reduzierte Kriterium „Wirtschaftlichkeit“ verworfen, die bauliche Machbarkeit lag demnach vor.

Auch die Bahn hat offenbar Druck gemacht, um eine Tieferlegung des Bahnhofs zu verhindern, die möglicherweise den ganzen Bau der neuen Bahntrasse verzögert hätte.

Entscheidend für Bad Hersfeld ist die Umsetzung eines maximalen Lärmschutzes bei möglichst geringer Trennwirkung auf das Stadtgebiet. Die Errichtung von Lärmschutzwänden mit Höhen von bis zu sieben Metern über das gesamte Stadtgebiet nimmt auf Letzteres keinerlei Rücksicht. Die Berliner Mauer war mit 4,2 Metern dagegen im Verhältnis niedrig. Vor diesem Hintergrund sollte mittels deutscher Ingenieurskunst eine attraktive Lösung für dieses „Jahrhundertvorhaben“ umzusetzen sein, zumindest wäre eine ergebnisoffene und umfassende Prüfung von auch für Bad Hersfeld optimalen Lösungen zu erwarten. Ein leuchtendes Beispiel des Bahnbaus des 21. Jahrhunderts würde sicherlich nicht zu Lasten des Ansehens unseres Landes gehen und über Nachfolgeprojekten auch an anderen Orten die Attraktivität und Akzeptanz der Bahn steigern.

Wenn nun der Ersatzneubau wie derzeit geplant kommt, macht das nicht die Planungen des Masterplan Mobilität zunichte oder kann man doch noch etwas davon retten?

Der Masterplan Mobilität und Verkehr ist als strukturierter Maßnahmenplan grundsätzlich breit angelegt, zielt aber schon insgesamt auf eine Orientierung am Leitbild der lebenswerten Stadt ab, die sich im Übrigen beim besten Willen nicht per se gegen das Auto richtet. Negative Auswirkungen einer rein autogerechten Stadt nach Vorstellungen aus der Mitte des letzten Jahrhunderts sollen deutlich reduziert und repariert werden. Ein auf steigende Verkehrsmengen ausgerichteter Ersatzneubau der Hochbrücke mit auch zukünftiger Führung aller Verkehrsströme über das Stadtgebiet korrespondiert damit nicht wirklich. Der Masterplan beinhaltet daher auch explizit die Umsetzung einer Ortsumgehung zur Entlastung der Kernstadt vor allem von Fern- und Schwerverkehr. Ein als hochkapazitiver und einer „städtischen Hochleistungsstraße“ mit Charakter einer Stadtautobahn entsprechender Ersatzneubau wird kaum den erforderlichen Umsetzungswillen bei Bund und Land für eine Umgehungslösung erhöhen. Insbesondere, da der Verkehr im Umfeld der Hochbrücke weiter kreuzungsfrei und störungsfrei schnell fließen würde. Es ist also unbedingt erforderlich, eine Umsetzungsbereitschaft für eine Ortsumgehung bei allen zuständigen Stellen zu erreichen. Dazu wäre die Unterstützung vor allem von Hessen Mobil hochgradig wichtig und erforderlich.

Das ganze ausführliche Interview mit Dr. Michael Walter lesen Sie online **[hersfelder-zeitung.de](https://epaper.hersfelder-zeitung.de)** → **ARTIKEL UNTEN**