

## Ortsumfahrung Nordhausen im Bau Umwelt- und Naturschutz haben Vorfahrt

Nun ist die Baumaßnahme wirklich unübersehbar. 35 Meter breit ist das braune Band, welches Raupe und Bagger in der Landschaft südlich von Nordhausen hinterlassen. Doch nur der Verlauf der künftigen Umfahrung ist schon ablesbar, keinesfalls aber die Höhenlage der neuen Straße.

Was derzeit stattfindet und bald abgeschlossen sein wird, ist der sogenannte Oberbodenabtrag. Etwa die oberen 30 cm der landwirtschaftlichen Flächen, also der Humus, werden zur Seite geschoben. Was derzeit als Wall erscheint, dient lediglich der vorübergehenden Aufbewahrung dieses wertvollen Bodens.



*Die Raupe fährt vorne weg und schiebt den Humus zur Seite...*



*...wo er vom Bagger zum Wall aufgebaut wird. Dieser wird später noch eingesät und somit geschützt. Denselben Schutzzweck erfüllt die Walze. Durch das Verdichten des freigelegten Baufeldes wird verhindert, dass allzuviel Wasser eindringt. Das Gefälle und die verfestigte Oberfläche sorgen dafür, dass Niederschläge ablaufen.*

„Übrigen“ Aushub wird es laut Planung nicht geben. Vielmehr fehlen etwa 17.000 Kubikmeter geeignetes Material, welches durch die Baufirma angefahren werden muss. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird auch der nun aufgeschüttete Oberboden wiederverwendet; entweder zum Angleichen der landwirtschaftlichen Flächen oder dort, wo später begrünt werden soll. Der vermeintliche Wall kommt also wieder weg, er ist auch nicht erforderlich,

z.B. für Lärmschutz. Nach schon früher gegebener Auskunft der Planer sind alle Lärmwerte so weit unterschritten, dass vom Land keine Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

Das Baufeld wird zur Vorbereitung der eigentlichen Bauarbeiten in diesen Tagen vollends komplett freigemacht, also von Baubeginn bis Bauende. Neben der Schonung vom Oberboden wird dadurch auch verhindert, dass sich Tiere auf der Straßentrasse ansiedeln.

Ohnehin sind die Belange der Tiere und Pflanzen ein wichtiger Faktor. Ausweichquartiere für die Feldlerchen zum Beispiel wurden schon im vergangenen Herbst angelegt (wir berichteten). Auch der Holzzaun um das Biotop Seewiesen ist unter diesen Vorzeichen zu sehen.



*Manche schmunzeln oder schütteln den Kopf, andere verstehen, dass Rücksicht auf gefährdete Tierarten zu nehmen ist. Die Wasserralle oder der Teichrohrsänger wissen eben nicht, dass ihnen der Bagger vor ihrem Nest nichts tut, sondern sie flüchten. Diese instinktive Reaktion der Tiere, denen der Lärm weniger ausmacht als die Sicht, soll der Schutzzaun um das Biotop Seewiesen verhindern.*

Die eigentliche Straße benötigt nur den geringsten Teil des nun sichtbaren Baufeldes. Angrenzende Grünstreifen, nahezu durchgehend beidseitige landwirtschaftliche Wege sowie entstehende Böschungsflächen erfordern aber, was nun abgeschoben wird.

Dann werden die Baufortschritte zunächst wieder weniger sichtbar sein. Nach Auskunft der Bauleitung werden als nächstes die Einrichtungen der Straßenentwässerung vorbereitet. Dieser Aufgabe dient auch das derzeit noch verloren in der Gegend stehende Auslassbauwerk nahe dem Seewiesen-Biotop. Zwischen diesem Bauwerk und dem Verbindungsweg der beiden Ortsteile entsteht ein Rückhaltebecken, welches das Oberflächenwasser der Ortsumfahrung aufnimmt, bevor es dann geregelt in den Bach abgeleitet wird.



*Erst wenn im Hintergrund das Rückhaltebecken gebaut ist, wird die Aufgabe des schon stehenden Auslassbauwerkes erkennbar sein.*

Im Bereich, wo die neue Straße über den Breibach führt, wurde ja schon vor einiger Zeit auf die erforderliche Länge verdolt. Betrachtet man das sich derzeit bietende Bild der schon bei Trockenwetter halb gefüllten Verdolung, scheinen die Bedenken der Landwirte nachvollziehbar, die bei Starkregen einen Rückstau und eine Überschwemmung der angrenzenden Wiesen befürchten. Auf Nachfrage bei den Planern wurde mitgeteilt, dass die Verdolung nicht nur die bei einem sogenannten „100-jährigen Hochwasser“ dort ankommende Wassermenge von ca. 1.200 Litern pro Sekunde bewältigt, sondern sogar ca. 1.900 Liter pro Sekunde. Angesichts erlebter Auswirkungen von zunehmenden Starkregenfällen ist aber verständlich, dass Restzweifel mit dieser Auskunft nicht beseitigt werden können.



*Auch Redakteur Rolf Muth von der Heilbronner Stimme ist überrascht, dass der Breibachverdolung – obwohl schon bei Trockenwetter gut gefüllt – eine so hohe Leistungsfähigkeit zugesprochen wird.*

Gut erkennbar ist inzwischen die Dimension der Radwegunterführung im Verlauf des Verbindungsweges. Die Betonarbeiten sind abgeschlossen, jetzt wird noch abgedichtet und aufgebaut bis zur späteren Höhe der Straße. Immerhin knapp 30 Meter lang ist die Röhre, die für die Fußgänger und Radfahrer gedacht ist. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können diese Querung nicht nutzen; sie ist im lichten Maß „nur“ ca. 3 Meter hoch und knapp 5 Meter breit. Die Unterführung wird später beleuchtet sein; gesteuert wird mit Bewegungsmeldern.



*Die Mitarbeiter des Regierungspräsidiums, Projektleiter Lars Friedel und der stv. Leiter des Baureferats Nord, Markus Metz, sind zufrieden mit dem Betonbauwerk der Unterführung.*

Als Bauende ist nach wie vor der März nächsten Jahres angepeilt, also 2018. Je nach weiterem Verlauf der Bauarbeiten, die natürlich auch von der Witterung abhängig sind, kann die Umfahrung jedoch sozusagen „provisorisch“ voraussichtlich schon ab Herbst diesen Jahres befahren werden.