



Der Arbeitsraum der zwei Kilometer langen Trasse ist 30 Meter breit. Später bleibt eine 7,50 Meter breite Fahrbahn mit zusätzlichen Wirtschaftswegen für die Landwirtschaft. Bauende ist spätestens im März 2018.

Umwelt und Natur haben hohe Priorität

NORDHEIM Schweres Gerät macht künftige Südumfahrung von Nordhausen sichtbar – Regierungspräsidium mit Aufsicht vor Ort

Von unserem Redakteur
Rolf Muth

Die gelbe Planierdraupe frisst sich immer weiter ins grünbraune Gelände. In drei Wochen hat sie bereits einen 1,5 Kilometer langen Ackerstreifen durchtrennt. Noch 500 Meter: In etwa zwei Wochen erreicht das schwere Gerät die Landesstraße 1106 Richtung Dürrenzimmern. Nein, die breite Schneise, die zurzeit im Nordhäuser Süden entsteht, gibt keine vierspurige Autobahn. Sie ist als Arbeitsraum für die künftige Umgehung erforderlich. „Die Fahrbahn wird 7,50 Meter breit“, sagt Markus Metz, stellvertretender Chef des Baureferats im Regierungspräsidium (RP) Stuttgart.

Auf diese Entlastung warten die Nordhäuser Bürger schon seit Jahren. „Schon mein Vorgänger hat sich bereits mit dem Thema befasst“, sagt Nordheims Bürgermeister Volker Schiek. Täglich kurven 11 700 Fahrzeuge durch den kleinen Waldenserort. 12 900 wären es im Jahr 2020, so die Prognose. Der Anteil von Schwerlastverkehr liegt jetzt bei 1,8 Prozent, Tendenz steigend. Laut Markus Metz wird er sich in drei Jahren verdoppelt haben.

Radweg 4,4 Millionen Euro setzt das Land. Spätestens im März 2018 soll die komplette Maßnahme abgeschlossen sein. Die Bauarbeiter haben den Winter genutzt und schon mächtig vorgelegt. Projektchef Lars Friedel ist hochzufrieden mit dem Ergebnis: Die Witterung hat es erlaubt, zunächst die 30 Meter lange Unterführung für den Neckar-Zaber-Radweg zu bauen. Das wird eine feine Sache: Die Strecke unter der Straße hindurch wird beleuchtet, das Licht von einem Bewegungsmelder gesteuert.



Die Raupe räumt den wertvollen Mutterboden ab. Die Erdhaufen wird angehäuft, modelliert, eingesät und nach Abschluss des Projekts wieder eingebaut. Foto: Rolf Muth



Markus Metz (Mitte) und Lars Friedel besprechen mit Bürgermeister Volker Schiek (rechts) die einzelnen Bauphasen der künftigen Umgehung. Fotos: Dennis Mugler

Gleich daneben ist der Breibach kanalisiert worden. Der Durchlass soll mit 1900 Litern pro Sekunde locker ein 100-jährliches Hochwasser bewältigen. Also ein Regenereignis, das in seiner Dimension rechnerisch nur alle 100 Jahre einmal vorkommt. „1200 Sekundenliter Durchlass wären sogar ausreichend“, weiß Volker Schiek.

Vor drei Wochen sind auch Raupe, Bagger und Walze angerückt. Seitdem ist der Straßenbau, den die Firma Strabag ausführt, für die Bevölkerung sichtbar geworden. Das Regierungspräsidium hat vor Ort ein eigenes Baubüro mit Dauerbesetzung. Hier ist unter anderem Bauaufseherin Jasmin Grolitsch Ansprechpartnerin für die ausführenden

Unternehmen. Sie kontrolliert regelmäßig die Baustelle. „Wir wollen schließlich die Qualität bekommen, die wir ausgeschrieben haben“, sagt ihr Chef.

Umwelt- und Naturschutz hat bei einem solch gewaltigen Eingriff eine hohe Priorität. So wurden bis zu 100 Quadratmeter große, sogenannte Lerchenfenster angelegt. Ebenso wurde das zwei Hektar große Biotop Seewiesen für das Vorkommen von Teichrohrsänger oder der bislang noch nicht gesichteten Wasserralle mit einem Bretterschlag geschützt. Falls der Vogel hier tatsächlich heimisch wäre, würde er von den schweren Baumaschinen beim Brüten gestört. Auch die Krötenwanderung haben die Planer im



Blick: Die Umgehung wird Amphibiendurchlässe bekommen.

Schließlich wird die Muttererde bis in 30 Zentimeter Tiefe abgetragen und am Rande der Trasse angehäuft. „Das ist wertvoller Boden“, sagt Metz. Nach Abschluss des Straßenbaus wird er wieder auf die Felder gebracht. Die Haufen, die im Sommer austrocknen würden, werden jetzt vom Bagger etwas modelliert, später eingesät. „Dadurch bleiben die Mikroorganismen erhalten“, erklärt Metz. Allein die Ausgleichsmaßnahmen kosten rund 300 000 Euro.

Insgesamt werden 58 000 Kubikmeter Erde bewegt, was 5800 Lastwagen-Ladungen entspricht. Die gesamte Menge bleibt jedoch vor Ort

und wird wieder eingebaut. Auch das schon die Umwelt.

Zeitplan Lars Friedel geht davon aus, dass zwischen Juni und August der Schotter auf der Strecke eingebracht wird und der Knotenpunkt mit der Kreisstraße Richtung Brackenheim-Hausen hergestellt wird. Im Oktober folgen die Anschlüsse an die Landesstraße bei Nordheim sowie Richtung Dürrenzimmern. Dabei kommt auf die Pendler eine kleine Durststrecke zu: Sie müssen per Ampelregelung mit einer Fahrbahn auskommen. Markus Metz geht davon aus, dass die ersten Fahrzeuge noch vor Wintereinbruch auf der neuen Strecke fahren: „Wenn weiterhin alles gut läuft.“