

Die neue Strasse ins Gebiet «Hard/Härdli»

Zwei Spuren soll sie erhalten, die Strasse, die ins künftige Materialabbaugebiet führt. Ausserdem einen separaten Fuss- und Radweg. Mit dem Neubau der Strasse wird auch die Sanierung des Tiefgrabe-Bachs angegangen.

KLINGNAU (tf) – Schon etliche Male war sie Thema an den Informationsveranstaltungen zum künftigen Kiesabbaugebiet «Hard/Härdli», seit Montag nun liegt das finalisierte Baugesuch für die Erschliessungsstrasse hinauf zur Kiesgrube öffentlich auf. Wie aus den Unterlagen ersichtlich ist, wurden für den Ausbau der offiziell als «Werkstrasse» geltenden Verbindung vier verschiedene Ausführungs-Varianten geprüft. Weil die verkehrstechnisch sicherste Variante übermässig viel zusätzliche Rodungsfläche beansprucht hätte und die kantonale Abteilung Wald signalisierte, dass es dafür kaum eine Bewilligung gäbe, einigten sich die Projektbeteiligten im Sinne einer Güterabwägung schliesslich auf die aus der Perspektive der Verkehrssicherheit zweitbeste Option. Sie verlangt weniger Rodungen, erlaubt aber dennoch das Kreuzen zweier aufeinander zufahrender Lastwagen und sieht einen separaten Fuss- und Veloweg vor.

Die Kompromiss-Lösung

Eine abparzellierte Strasse vom Zelgli ins Gebiet «Hard/Härdli» existiert schon heute, allerdings handelt es sich dabei um eine Waldstrasse respektive um einen Landwirtschaftsweg mit fünf Metern Breite. Ein Kreuzen von Lastwagen ist auf dieser Strasse aktuell nicht möglich, das gilt insbesondere für den 270 Meter langen Abschnitt, der durch den Wald führt. Künftig aber sollen auf dieser Strasse Lastwagen Material aus dem Kiesabbaugebiet weg- und hinführen. In den ersten 15 Jahren werden es 80 bis 115 Lastwagen täglich sein, im Maximalbetrieb (ungefähr ab 2040) werden es dann sogar 192 Lastwagen täglich sein. Weil es dann sicher vorkommen wird, dass Lastwagen kreuzen müssen, sieht das Projekt der neuen Erschliessungsstrasse eine Verbreiterung der Strasse vor.

Auf dem Plateau, wo die Strasse in zwei langen Kurven verläuft, wird sie abschnittsweise bis zu acht Meter breit gebaut, dies gestützt auf Schleppkurvenmodelle, die berechnet wurden. Im geradeverlaufenden, aber steigenden Strassenabschnitt im Wald wird die heutige Strasse um 1,5 Meter auf 6,5 Meter verbreitert. Beim Abzweiger «Hardstrasse» wird eine Insel erstellt, damit bergab fahrende Lastwagen abbremsen müssen, bevor sie in die Hardstrasse einbiegen können. Neben der neuen Erschliessungsstrasse wird ab Abzweiger «Hardstrasse» bis hinauf aufs Plateau hangseitig zudem ein zwei Meter breiter, separater Fuss-



Gelb eingetragen die neue Erschliessungsstrasse ins Materialabbaugebiet «Hard/Härdli». Der daneben verlaufende Fuss- und Radweg ist rosarot eingezeichnet.

und Radweg erstellt. Er ist von der Strasse durch ein doppeltes Bundsteinband auch optisch getrennt.

Die nicht berücksichtigten Varianten

Von einem zwischen dem Fuss- und Radweg und der Strasse verlaufenden Grünstreifen von einem Meter Breite wird jedoch abgesehen. Wie bereits erwähnt, wäre damit die zu rodende Fläche fast doppelt so gross geworden wie im nun favorisierten Projekt (1420 m² Rodung anstelle von 819 m² Rodung). Die als Kompensation ausgeführte Aufforstung wird im Steighäuli-Wald umgesetzt.

Diskutiert wurden auch zwei weitere Varianten: Eine 7,5 Meter breite Kernfahrbahn mit einseitig markiertem Radstreifen auf der Spur der bergwärts fahrenden Fahrzeuge und eine einspurige, vier Meter breite Fahrbahn mit seitlichem, 2,4 Meter breitem Mehrzweckstreifen und mehreren Einengungen. Diese beiden Varianten hätten nur eine minimale Menge an Rodungen verlangt – konkret 530 m² – wurden von den Projektverantwortlichen aber als ungünstige Optionen bezeichnet. Die erstgenannte wurde durch die Gemeinden Klingnau, Koblenz und die Fachstelle Langsamverkehr als zu wenig sicher bezeichnet, die zweite Variante hätte beispielsweise im Falle einer Lastwagenkreuzung dazu geführt, dass beladene Lastwagen im Hang hätten anhalten und wieder anfahren müssen.

Kreisel-Idee wird weiterverfolgt

Erstellt wird die neue Erschliessungsstrasse durch die künftige Betreiberin des Materialabbaugebiets «Hard/Härdli», das ist die Birchmeier Kies + Beton AG. Die Strasse erhält, um allfälliger Staubbentwicklung vorzubeugen, auf der ganzen Länge einen Hartbelag. Auf der Hochebene verläuft die Strasse streckenweise hart an der Grenze zum Gemeindegebiet Koblenz.

Die Zufahrt ins Materialabbaugebiet erfolgt über eine Barriere. Im Areal selbst werden zwei mobile Lastwagenwaagen errichtet, ausserdem eine mobile Radwaschanlage. Abgebaut wird in einer ersten Phase in einer 19 Hektaren grossen Zone, wobei drei Hektaren durch die Kiesaufbereitungsanlage und Materiallagerflächen beansprucht werden. Der Abbau erfolgt in Phase 1 in fünf Etappen und während 22 Jahren, gerechnet wird mit einer Kiesabbaumenge von 2,2 Millionen Kubikmeter. Im Richtplan festgesetzt worden ist ein Gesamtgebiet von 25 Hektaren, als Vororientierung ist ein weiteres Gebiet von 12 Hektaren darin. Diese Gebiete wären für eine Abbauphase 2 und 3 vorgesehen und würden einen Abbau während fast 70 Jahren erlauben.

Thema war an den Informationsveranstaltungen immer wieder der Abzweiger beim «Knoten Zelgli». Auch hierzu enthält das aufliegende Baugesuch Informationen. So sind die Projektverantwortlichen zusammen mit dem Kanton zum Schluss

gekommen, dass die jetzige Kreuzung für das künftige Verkehrsaufkommen in einer ersten Phase genügend ausgebaut ist, spätestens in 15 Jahren würde die Kreuzung aber zunehmend überlastet. Darum sind

mittelfristig ein Kreisbau oder eine abschnittsweise Temporeduktion auf 60km/h in Betracht zu ziehen. Der Stadtrat hat dazu jetzt eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich mit der Frage auseinandersetzt.

Parallelprojekt der Stadt Klingnau

Mit dem Bau der neuen Erschliessungsstrasse, der ab Herbst 2020 realisiert werden soll, werden verschiedene Synergien genutzt. So werden neue Werkleitungen für Abwasser, Trinkwasser und Kommunikation in die Strasse eingebaut und die AEW Energie AG und Axpo Grid AG brechen die Masten auf dem künftigen Kiesabbaugebiet ab und verlegen die Leitungen mit einem neuen Rohrblock ebenfalls in die neue Strasse.

Der Stadtrat nutzt die Bauarbeiten seinerseits, um die Sanierung des Tiefgrabe-Bachs an die Hand zu nehmen. Der eingedolte Bach führt heute durch die als belasteter Standort bezeichnete «Alte Deponie Zelgli». Da die Eindolung in schlechtem Zustand ist, muss sie saniert werden. Zudem geht von dem Bächlein heute im Hochwasserfall eine Gefahr aus. Der Stadtrat möchte die Chance nutzen und den Tiefgrabe-Bach daher umverlegen. Er hat auch hier Varianten studiert

und sich entschieden, die alte Leitung ausser Betrieb zu nehmen und zu verfüllen. Neu soll der Tiefgrabe-Bach oberhalb der alten Deponie Zelgli in einem natürlichen Überflutungsteich gesammelt und dann als offener Bach bis zum Abzweiger «Hardstrasse» geführt werden. Dort wird er in die bestehende Bachleitung des «Zelglirai» geleitet, die unterirdisch unter dem Gebiet Zelgli und der Kantonsstrasse hindurchführt.

Die Arbeiten am Tiefgrabe-Bach sollen mit den Arbeiten an der Erschliessungsstrasse koordiniert werden, denn mit der neuen Situation muss die Bachleitung des «Zelglirai» von 600 mm auf 800 mm vergrössert werden. Den 220 000-Franken-Kredit für die Sanierung des Tiefgrabe-Bachs bringt der Stadtrat im August vor die Sommergemeindeversammlung. Die Baugesuchsunterlagen zum Projekt liegen nun ebenfalls öffentlich auf.