



Presse – Ausschnitt Weißenburger Tagblatt vom 01.08.2024

Hörnlein, Dietfurt, Rothenstein

VERKEHRSKONFERENZ Hörnlein-Kreuzung liegt mit 30 Millionen Euro in Berlin und in Dietfurt wartet man auf das Hochwassermodell.



Der längste Tunnel Mittelfrankens: Die Dietfurter Umgehung soll durch den Dattelberg östlich an Dietfurt vorbeiführen, wartet aber immer noch auf ihre Vorplanung, weil ein Hochwassermodell aus Ansbach fehlt. Das soll nun immerhin erstellt werden.

Foto: Staatliches Bauamt

WEISSENBURG/DIETFURT/ROTHENSTEIN-

„Ich werde diesen Saal nicht verlassen, bevor hier nicht etwas zur Hörnlein-Kreuzung, Dietfurt und Rothenstein gesagt worden ist“, stellte der Weißenburger Bundestagsabgeordnete Artur Auernhammer fest und blickte in Richtung des Staatlichen Bauamts Ansbach. Ganz verwunderlich war der Hinweis nicht. Eine Verkehrskonferenz für den Landkreis, ohne detaillierte Infos zu den drei größten Straßenbauprojekten wäre wunderbar gewesen.

Und so fügten sich Heinrich Schmidt, der Leiter des Bauamts, und Andreas Fechner, der bei der Behörde zuständige Straßenbauer für den Landkreis, in ihr Schicksal. Nicht, dass sie vorher gar nichts dazu gesagt hätten, viel aber eben auch nicht.

Die erste Erkenntnis: Im Schneckenrennen der Realisierung der Großprojekte hat weiter sehr eindeutig die Hörnlein-Kreuzung die Nase vorn. Derzeit ist eine aktualisierte Kostenschätzung auf dem Weg nach Berlin. Diese stellt die letzte Chance für den Bund dar, die Reißleine zu ziehen. Nickt man sie in Berlin ab, dann dürfte „die größte Baustelle, die der Landkreis je erlebt hat“ (Weißenburgs Oberbürgermeister Jürgen Schröppel) alsbald Realität werden.

Baubeginn könnte im Jahr 2027 sein und bis 2030 hätte Weißenburg dann möglicherweise schon seinen schwebenden B13-Kreisverkehr mit darunter durchlaufender B2. Natürlich nur, wenn alles nach Plan läuft, was es ehrlicherweise bei Projekten dieser Größenordnung selten tut.

Hörnlein-Planer weg

Und erste Sorgen kündigen sich schon an. „Wir haben gerade einen Bauleiter verloren – und das war nicht der schlechteste, den wir hatten, und vor allem war es der, der für

die Hörnlein-Kreuzung zuständig ist“, erklärte Schmid bei der Verkehrskonferenz und wirkte bedrückt. Der Mann wechselte zur Autobahngesellschaft und darf nun den Ausbau der A6 planen. „Ich bin ein optimistischer Mensch, aber im Moment haben wir da wirklich ein Problem.“ Der Markt für technische Ingenieure sei leer gefegt, seit drei bis vier Jahren sei es aussichtslos, solche Stellen zu besetzen. Schmid: „Aber irgendwie werden wir es schon hinkriegen.“

Eher erfreulich war dagegen die aktualisierte Kostenschätzung zur Hörnlein-Kreuzung. Die ergab nun „nur“ eine Summe von rund 30 Millionen Euro. Das sind immerhin zehn Millionen weniger als das Bauamt im vergangenen Jahr noch bei einer Sitzung des Kreis Ausschusses befürchtet hatte. Allerdings auch 13 Millionen Euro mehr als 2016 kalkuliert worden waren.

In einer ganz anderen Dimension landet man bei der geplanten Umge-

hung von Dietfurt. Hier sind 90 Millionen Euro in einer ersten Kostenschätzung veranschlagt. Inklusiv des mit 900 Metern dann wohl längsten Tunnel Mittelfrankens, der den B2-Verkehr durch den Dattelberg östlich von Dietfurt führen soll.

Allerdings kommt man auch hier nur zäh voran. Das Recht, die Vorplanung aufzunehmen, hat man schon seit Monaten, aber der Teufel liegt im Detail. Weil ein aktuelles Hochwassermodell des Wasserwirtschaftsamts

für den Bereich fehlt, können die Planer nicht loslegen.

Das allerdings hatte schon ein Vertreter des Staatlichen Bauamts im November vergangenen Jahres beklagt. Ein Dreivierteljahr später konnte nun Bauamtsleiter Schmid vermuten, dass die Erstellung des Hochwassermodells nun beauftragt sei. Das löst ein Problem, aber bedeutete auch weitere Monate des Wartens.

Schmid geht davon aus, dass die Vorplanungen im Frühjahr 2025 beginnen und dann etwa zwei Jahre dauern könnten. Ein Baubeginn noch in diesem Jahrzehnt steht daher nur bei optimalem Verlauf zu erwarten.

„Gewunden wie ein Aal“

Zumal die Kostenzusage aus Berlin weiterhin nur unter Vorbehalt besteht. „Wir wollten eine definitive Zusage: ‚wir zahlend das‘, aber der Bund hat sich gewunden wie ein Aal“, so Schmid. „Wenn das geplant ist, müssen wir das noch mal neu vorlegen.“

Eine deutlich kleinere Maßnahme ist die B13-Ortsumfahrung Rothenstein, die allerdings in Sachen Planungsrecht deutlich hinter Dietfurt liegt. Zwar darf das Staatliche Bauamt jetzt mit ersten Planungsvorbereitungen loslegen, aber eine klare Umsetzungsperspektive gibt es bislang nicht.

„Wir bewegen uns da in ganz kleinen Schritten vorwärts“, so Schmid. Man habe jetzt eine naturschutzfachliche Bestandserhebung ausgeschrieben, um zu sehen, ob gegen die Variante südlich an der Ortschaft vorbei „irgendwelche Totschlagargumente“ sprechen. Allerdings habe sich kein Büro gefunden, das die Arbeiten umsetzen wolle. Ein großer Vorteil sei es immerhin, dass die Stadt Weißenburg sich hier um den Grundbesitz kümmere.

JAN STEPHAN