



Presse – Ausschnitt FLZ - Neustadt - Uffenheim vom
07.09.2024

Weg war steinig und schwer

Die Ansbacher Straße ist nach 17 Monaten Sanierung
und Umbau wieder für den Verkehr freigegeben



Symbolisches Durchschneiden des Bandes mit (von links): Bauamtsdirektor Heinrich Schmidt, Bereichsleiter Frank Biedermann, die Landtagsabgeordneten Gabi Schmidt und Werner Stieglitz, stellvertretender Landrat Reinhard Streng sowie Klaus Meier und Peter Holzmann, Bürgermeister und Stellvertreter.

Foto: Patrick Lauer

VON PATRICK LAUER

NEUSTADT - „Die Bauzeit war lang genug, da halte ich mein Grußwort kurz.“ So drückte es Landratsstellvertreter Reinhard Streng aus, so ähnlich äußerte sich auch der CSU-Landtagsabgeordnete Werner Stieglitz: Anlass für die knappen Reden war gestern Mittag die Verkehrsfreigabe für die sanierte und umgebaute Ansbacher Straße - ein Projekt mit laaaaaanger Vorlaufzeit.

Bürgermeister Klaus Meier blieb es vorbehalten, daran zu erinnern, dass es sage und schreibe zehn Jahre her ist, dass sich Staatliches Bauamt und Stadtverwaltung erstmals mit der Sanierung der Staatsstraße durch das Neustädter Stadtgebiet befasst hatten. In einer E-Mail des Staatlichen Bauamtes vom Dezember 2014 sei der Baubeginn für 2017/18 angekündigt worden, wenig später wurde auf 2019 verschoben, Februar 2023 war es dann wirklich soweit. Gestern nun, nach 17 Monaten reiner Bauzeit (eine Winterpause wurde herausgerechnet), präsentiere sich die Hauptverkehrsader „wunderschön“ (Meier) und zumindest der letzte der zahlreichen Bauzeitenpläne sei mit der gestrigen Abschlussveranstaltung und der offiziellen Verkehrsfreigabe am kommenden Montag, einen Tag vor Schulbeginn, auch eingehalten worden.

Unannehmlichkeiten im Untergrund

„Dieser Weg wird kein leichter sein, dieser Weg wird steinig und schwer“ - mit dem Wissen von heute hätte man diesen Liedtext von Xavier Naidoo möglicherweise als Motto für die Bauzeit ausgewählt, scherzte in seinem Eingangsstatement der Leiter des Staatlichen Bauamtes, Heinrich Schmidt. Doch derartige Tiefbauprojekte hätten häufig die Eigenschaft, dass sich im Untergrund die eine oder andere Unannehmlichkeit verbirgt - so auch in diesem Fall. Ein echter „Überraschungskeks“ sei die Straße gewe-

sen, so Schmidt, was letztlich auch dazu geführt habe, dass der ursprünglich anvisierte Abschluss der Bauarbeiten - Jahresende 2023 - noch einmal so deutlich verschoben werden musste.

Dass diese Verschiebung angesichts der Belastung für die Anwohner, den vielen Umleitungen, den Staus in der meist noch einspurig zu befahrenden Straße und dem ganzen Drumherum nicht ganz konfliktfrei abgelaufen war - auch dies deutete Klaus Meier zumindest an. Bei einem „Abstimmungsgespräch“ aller Beteiligten - Bauamt, Stadt, Planer und Baufirma - am 4. Oktober 2023 seien anfangs „die Emotionen ziemlich hoch gekocht“. Letztlich jedoch habe man einen akzeptablen Kompromiss gefunden und es wurde mit mehr Personal und wesentlich zügiger als bis dato gearbeitet.

Leitungen und Kanäle sorgen für Verzögerung

Um Verständnis für die lange Bauzeit warb Frank Biedermann. Der beim Staatlichen Bauamt für den Landkreis Zuständige erinnerte zum einen ebenfalls an die unangenehmen Überraschungen im Untergrund, aber auch an die vielen „Begleitarbeiten“, die erledigt werden mussten. Schon allein die zahlreichen Leitungsverlegungsarbeiten hätten eine Bauzeitenverlängerung bedingt - rund ein Drittel deren Umfangs sei zum Start noch nicht einmal bekannt gewesen. Gas-, Wasser- und Stromleitungen seien seitens der NeuStadtWerke eingebracht worden, Suchschlitze, Hausanschlüsse und Leerrohre. Hinzu komme die neue Straßenbeleuchtung.

Ein langwieriger Punkt seien laut Biedermann auch etliche Kanalbauarbeiten gewesen sowie die damit einhergehenden Erneuerungen der Hausanschlüsse bis zu den Grundstücksgrenzen und die Sanierung eines Schachtbauwerks.

Mehrfach wurde im Zuge der Straßenöffnung gestern auch den Anwohnern gedankt. Diese hätte viel Geduld beweisen müssen, dafür je-

doch hätten sie nun auch für einige Jahrzehnte Ruhe, wie mehrfach versprochen wurde.

Für den jetzt ausgebauten Teil der Ansbacher Straße mag das gelten – für andere Bereiche eher nicht. So kündigte Frank Biedermann an, dass man den Radschutzstreifen in einem der nächsten Jahre noch bis zur Abzweigung zum Landratsamt verlängern und dabei auch die Straße ausbauen werde – den Zeitpunkt ließ er offen. Diese Steilvorlage nutzte Klaus Meier, um den Wunsch nach einem Kreisverkehr für die Einmündungen Buchberg und Landratsamt zu formulieren – ein Ansinnen, bei dem Heinrich Schmidt die Backen aufblies und Frank Biedermann gegenüber der Redaktion nur eine „gründliche Prüfung“ zusagen konnte.

Nächste Großbaustelle droht bereits

Noch wesentlich mehr jedoch wird die Neustädter und die Bewohner der Umgebung ein anderes Vorhaben des Staatlichen Bauamtes beschäftigen. Man werde demnächst die Bundesstraße 470 generalüberholen – grob gesagt „vom Burger King (am Diespecker Kreisel) bis zum McDonalds“ formulierte es Frank Biedermann. Dieses Projekt werde „höchst herausfordernd“, vor allem im Kreuzungsbereich mit der B8.

Und damit zurück zu den Grußworten und deren prägnanter Kürze in sommerlicher Mittagshitze: CSU-

Abgeordneter Werner Stieglitz sprach „auch im Namen“ der FW-Abgeordneten Gabi Schmidt – ein früher undenkbarer Vorgang – und „drohte“ dem Leiter des staatlichen Bauamtes mit einem „Wunschzettel“ für viele weitere Straßen im Landkreis. Stellvertretender Landrat Reinhard Streng erinnerte daran, dass Tiefbaumaßnahmen angesichts des Alters zahlreicher Kanäle und Straßen das tägliche Brot der Kommunen und des Landkreises seien,

die Bereitschaft, dies hinzunehmen, aber „immer weniger ausgeprägt sei“.

Und Heinrich Schmidt? Der Leitende Baudirektor höchstselbst hatte für gute Stimmung gesorgt, als er die Seele der Neustädter streichelte und erklärte, die jetzt sanierte Straße sei „eine unserer wichtigsten“, in die man viel Energie gesteckt habe. Dass es andernorts nicht ganz so schnell voran gehe, wie gewünscht, sei normal: „Wir müssen eben Schwerpunkte setzen.“

Ausbau der Ansbacher Straße in Zahlen

Ausgebaute Streckenlänge:

ca. 500 Meter, 380 Meter im Vollausbau

Fahrbahnbreite:

von 7,35 bis 8,0 Meter; beidseitig zwei 35 Zentimeter breite befahrbare Rinnen

Radschutzstreifen:

Länge: etwa 460 Meter
Breite: Ab Einmündung Parkstraße bis Einmündung Ottostraße 1,50 Meter
Ab Einmündung Ottostraße bis zum Ende des Schutzstreifens etwa 1,80 Meter

Materialmengen:

Asphaltdeckschicht 4000 m²
Asphaltbinderschicht 4000 m²

Asphalttragschicht 2700 m²
Betonpflaster 2700 m² (Gehsteige)
Granitpflaster 370 m² (Parkbuchten)

Kosten:

Gesamt: 2,723 Millionen (Mio.) Euro
Straßenbau (Staatliches Bauamt): ca. eine Mio. Euro
Gehwege, barrierefreie Haltestellen, Parkbuchten, Begleitgrün usw. (Stadt Neustadt): 1,2 Mio. Euro (staatliche Förderung rund 50 Prozent).
Leitungen und Kanalbau (Neustadt-Werke, Kommunalunternehmen): knapp 490.000 Euro

Und sonst:

35 Parkplätze
Neue Fußgängerampel beim Seniorenheim (ca. 20.000 Euro)