



Presse – Ausschnitt Altmühlbote vom 08.09.2018

Untersuchungen für Ortsumgehung der Bundesstraße 2 starten

Fachbüros sind in Dietfurt unterwegs, um Korridore für die möglichen Trassen und den von den Bürgern favorisierten Tunnel zu erkunden



Noch verläuft die B 2 direkt durch Dietfurt. Derzeit laufen die Voruntersuchungen für die möglichen Umgehungstrassen, darunter auch der vielfach geforderte Tunnel durch den Dattelberg (rechts oben).
Foto: Limes-Luftbild.de

DIETFURT – Nach dem ersten Bürgerdialog zur geplanten Dietfurter Ortsumgehung Anfang Februar ist es erst einmal ruhig geworden um das Projekt. Doch im Hintergrund laufen die Planungen auf Hochtouren.

Geht es nach den Dietfurtern, ist die Lösung klar: Sie wollen, dass die Bundesstraße 2 künftig in einem Tunnel durch den Dattelberg im Osten am Dorf vorbeigeführt wird. So lässt sich das Fazit des Bürgerdialogs vor einem halben Jahr zusammenfassen. Trotzdem lässt das Staatliche Bauamt in Ansbach auch alle anderen Varianten auf ihre Umsetzbarkeit prüfen und hat nun die notwendigen Fachplanungen in Auftrag gegeben.

Die Ingenieurbüros sind der Behörde zufolge bereits intensiv tätig. In den nächsten Wochen untersuchen sie zunächst den Baugrund. Das Ansbacher Bauamt hat dazu Spezialisten mit den Fachgutachten beauftragt. Landschaftsplaner und Biologen erfassen die Umweltschutzgüter „Menschen und menschliche Gesundheit“, „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Fläche, Boden, Wasser, Klima und Landschaft“ sowie „Kulturelles Erbe“ mit ihren Wechselwirkungen und beurteilen die Auswirkungen der Trassenvarianten. So waren kürzlich beispielsweise Taucher in der Altmühl unterwegs und untersuchten das Gewässer nach der seltenen Bachmuschel.

Des Weiteren konkretisieren Straßenplaner die möglichen Trassen mit ihrem Verlauf nach Lage und Höhe sowie die Knotenpunkte mit den übrigen Straßen. Sie überprüfen, wo welche Brücken notwendig sind und wie Rad-, Fuß- und Wirtschaftswege künftig verlaufen könnten. Bei den von den Bürgern bevorzugten Tunnelvarianten werten Planer die Geologie aus, entwickeln daraus den Verlauf und die Bauweise der Tunnel, legen Beleuchtung und Belüftung fest und stellen das Sicherheitskonzept samt Brandschutz und Rettungseinrichtungen auf.

Des Weiteren konkretisieren Straßenplaner die möglichen Trassen mit ihrem Verlauf nach Lage und Höhe sowie die Knotenpunkte mit den übrigen Straßen. Sie überprüfen, wo welche Brücken notwendig sind und wie Rad-, Fuß- und Wirtschaftswege künftig verlaufen könnten. Bei den von den Bürgern bevorzugten Tunnelvarianten werten Planer die Geologie aus, entwickeln daraus den Verlauf und die Bauweise der Tunnel, legen Beleuchtung und Belüftung fest und stellen das Sicherheitskonzept samt Brandschutz und Rettungseinrichtungen auf.

Besondere technische Maßnahmen sind zudem wegen der Grund- und Hochwasserverhältnisse nötig. Ein Hauptaugenmerk liegt nicht zuletzt auf den lärmtechnischen Berechnungen, um die Auswirkungen auf die Anwohner begutachten zu können.

Neben all den technischen Voraussetzungen fließt schließlich auch der finanzielle Aspekt wesentlich in die

Beurteilung mit ein. So kostet nicht nur der Bau der Umgehung an sich Geld, es können auch noch Kosten für den Kauf von Grundstücken anfallen. Derzeit werden zur besseren Beurteilung der Untergrundverhältnisse sogenannte Baggerschürfe eingebracht und Bodenproben entnommen – möglicherweise auch auf privaten Grundstücken, wobei die Einwohner vorher

um Erlaubnis gefragt werden. Mit den Ergebnissen der Fachplanung sollen laut Staatlichem Bauamt anschließend die Grundlagen vorliegen, um die Varianten nach vergleichbaren Kriterien beurteilen und einander gegenüberstellen zu können. Zu diesen Kriterien gehören zum Beispiel Flächenverbrauch, Lärmbetroffenheit, Umweltbeeinträchtigungen, Ver-

kehrswirkung, Reise- und Transportzeiten, Baukosten, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Acht Trassen und zwei Untervarianten haben Arbeits- und Lenkungsgruppe initial geprüft, darunter auch etliche Vorschläge aus der Bevölkerung. Klar ist, dass die B 2 dreistreifig ausgebaut werden, aus der Dietfurter

Ortsmitte verschwinden und kreuzungsfrei an die Zubringerstraßen angebunden werden soll. Dies sind in erster Linie die Staatsstraßen 2216 an der Schambachkreuzung und 2230 an der Heusteige. Länge und Kosten der Strecken sind sehr unterschiedlich.

Grundlage für die Bedarfs- und Kostenermittlung im Bundesverkehrswegeplan war einst die „ortsferne Westumfahrung“ auf einer großen oder bis zu zehn kleineren Brücken quer durchs Dietfurter Ried, über die Altmühl und westlich am Weitstein vorbei. Sie würde ersten Berechnungen zufolge gut 23 Millionen Euro kosten und hätte einen Kosten-Nutzen-Faktor von etwa 3,2. Das bedeutet, dass im Extremfall Baukosten von bis zu 70 Millionen Euro gerade noch wirtschaftlich wären.

Statt aktuell 14000 und für das Jahr 2030 prognostizierten 17000 Fahrzeugen am Tag sollen nach der Freigabe der Umgehung laut Straßenbau-Abteilungsleiter Werner Ott nur noch „ein paar Hundert“ Autos und Lastwagen durchs Dorf rollen. Der von den Dietfurtern dabei favorisierte Dattelbergtunnel wäre etwa einen Kilometer lang, würde im Norden unterhalb des Bergnershofs im Hang verschwinden und im Süden kurz vor der Kläranlage wieder ans Tageslicht kommen. Die Trasse würde dann die Altmühl überqueren und wieder auf die alte B 2 einschwenken, sodass sie die bestehende Bahnunterführung nutzen könnte. Das aufwendige Bauwerk müsste in „bergmännischer Bauweise“ mit einer Tunnelbohrmaschine ausgeführt werden. Die Kosten für das Gesamtprojekt beziffern die Planer auf etwa 40 bis 70 Millionen Euro. Zudem wäre die Fahrbahn im Tunnel nur zwei- und nicht dreistreifig, wie eigentlich gefordert.

Chefplaner Werner Ott betont erneut, dass es noch keine Festlegung auf eine Trasse gebe und deshalb in den kommenden Wochen auf allen möglichen Verlaufsflächen Proben genommen werden. Erste Untersuchungsergebnisse sollen Ende des Jahres vorliegen, dann soll auch der offene Beteiligungsprozess aus Arbeitsgruppe, Lenkungsgruppe und Bürgerdialog weitergehen. Das nächste Treffen der Dietfurter sowie der Anlieger aus Osterdorf und vom Treuchtlinger Burgstall ist für Anfang 2019 vorgesehen. Bis die Umgehung fertig ist, werden wohl noch mindestens zehn Jahre vergehen.

BENJAMIN HUCK